

MARCO JURIDICO DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA TERRESTRE Y
DESAFÌOS DE LA INTEGRACIÓN REGIONAL EN EL MERCOSUR Y LA ALIANZA DEL
PACÍFICO

NIDIA YANIRA NIÑO DÍAZ



UNIVERSIDAD LA GRAN COLOMBIA

FACULTAD DERECHO

PROGRAMA ACADÉMICO DERECHO ADMINISTRATIVO

BOGOTÁ D.C.

FECHA DE PRESENTACIÓN ABRIL 09 DE 2026

MARCO JURIDICO DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA TERRESTRE Y
DESAFÌOS DE LA INTEGRACIÓN REGIONAL EN EL MERCOSUR Y LA ALIANZA DEL
PACÍFICO

NIDIA YANIRA NIÑO DÍAZ

**Trabajo de Grado presentado como requisito para optar al título de Magister en Derecho
Administrativo**

EDER MAYLOR CAICEDO FRAIDE

Docente Titular – Tutor Tesis

Facultad de Derecho y Ciencias Políticas y Sociales

Universidad La Gran Colombia



Universidad La Gran Colombia

Facultad Derecho

Programa académico Derecho Administrativo

Ciudad de presentación Bogotá D.C.

Dedicatoria

Primeramente, dedico este trabajo a **Dios Todopoderoso**, fuente suprema de vida, sabiduría y fortaleza. A Él le doy gracias por el don de la vida, por la salud, por su guía constante y por permitirme alcanzar este tan anhelado y preciado sueño: culminar y sustentar con éxito esta tesis de maestría. Su presencia ha sido el sostén inquebrantable en cada etapa de este camino académico y personal.

De manera especial, dedico este logro a la memoria de mi amada madre, **María Eufemia Díaz González**, quien desde el cielo me acompaña como el ángel que es. Ella ha sido y será siempre mi motor, mi inspiración y mi mayor fortaleza. Su amor, ejemplo y enseñanzas viven eternamente en mi mente y en mi corazón, impulsándome a no desistir jamás.

Igualmente, dedico este trabajo a mi padre, **Carlos Abel Niño Mosquera**, quien junto a mi madre sembró en mí los valores de la disciplina, la responsabilidad, la persistencia y el amor por el trabajo bien hecho. Su ejemplo de vida ha sido fundamental para la construcción de quien soy hoy, tanto en lo personal como en lo profesional.

A mi compañero de vida, **Víctor Manuel Chiquiza**, expreso mi más sincero agradecimiento por su paciencia, comprensión y apoyo incondicional a lo largo de este proceso. Su acompañamiento constante ha sido un pilar fundamental para alcanzar esta meta.

Finalmente, dedico este trabajo a mis profesores y a la Universidad La Gran Colombia, por brindar un espacio académico de formación integral, compromiso y excelencia, que permite a sus estudiantes desarrollar y materializar sus más altos deseos y objetivos profesionales.

MARCO JURÍDICO PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA TERRESTRE

Tabla de contenido

Dedicatoria.....	3
Tabla de contenido.....	4
Lista de Tablas.....	6
Lista de Figuras.....	7
Resumen.....	8
Abstract.....	10
Keywords:.....	11
Introducción.....	12
Planteamiento del problema.....	20
Descripción del problema.....	21
Pregunta Problema.....	24
Capítulo I. Fundamentos Jurídicos del Transporte Internacional de Carga Terrestre y de la Integración Regional.....	25
1.1. Concepto Jurídico del Transporte Internacional de Carga Terrestre.....	26
1.2. El Contrato de Transporte Internacional.....	29
1.3. Principios Jurídicos del Derecho del Transporte y del Derecho de la Integración.....	34
Capítulo II. Aspectos Destacables de los Acuerdos Internacionales de Transporte Terrestre.....	38
2.1. Sobre los Acuerdos Internacionales.....	38
2.2. Aspectos Destacables de los Acuerdos Internacionales de Transporte Terrestre.....	52

MARCO JURÍDICO PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA TERRESTRE

2.3. Similitudes en las Leyes Internacionales de Transporte de Carga Terrestre Internacional ... 58

Capítulo III. Análisis Comparado con el Modelo Europeo (Convención CMR) y Propuestas de Fortalecimiento Normativo 62

3.1. Comparación Jurídica: MERCOSUR, Alianza del Pacífico y modelo europeo (CMR) 62

3.2. Identificación de Brechas Normativas e Institucionales 65

Conclusiones 68

Referencias bibliográficas 70

Lista de Tablas

Tabla 1.....	40
Tabla 2.....	47
Tabla 3.....	62

Lista de Figuras

Ilustración 1	45
Ilustración 2	48

Resumen

En un contexto de creciente interdependencia económica, los marcos jurídicos que regulan el transporte internacional de carga terrestre adquieren un papel determinante, pues de su coherencia, armonización y eficacia, depende la seguridad jurídica de los operadores, la fluidez del tránsito transfronterizo y la consolidación de los procesos de integración regional. la presente investigación tiene como propósito analizar, desde una perspectiva jurídico-comparada, el alcance y la efectividad de los marcos jurídicos y de los mecanismos institucionales que regulan el transporte internacional de carga terrestre en los procesos de integración regional de América Latina, particularmente en el Mercosur y la Alianza del Pacífico, con el fin de determinar en qué medida dichos instrumentos han permitido una armonización normativa efectiva que contribuya a la seguridad jurídica y a la competitividad regional. Desde el punto de vista metodológicos, la investigación documental ha resultado idónea porque permite un análisis sistemático, crítico y exhaustivo de tratados, normas nacionales, reglamentos, protocolos internacionales, estudios técnicos y doctrinas especializadas. Este tipo de investigación apoyada en fuentes primarias y secundarias verificables, posibilitó la identificación con precisión del nivel de coherencia entre las disposiciones formales y su implementación real dentro de los bloques regionales. En consecuencia, la investigación concluye que la armonización efectiva del transporte internacional de carga terrestre en América Latina no puede limitarse a la adopción de formal de acuerdos regionales, sino que requiere, un enfoque integral que combine reformas normativas internas, fortalecimiento institucional, cooperación intergubernamental y modernización tecnológica. En particular, resulta indispensable avanzar en la unificación progresivas de normas contractuales, la adopción de documentos de transporte estandarizados – incluida la carta de porte electrónica – y

MARCO JURÍDICO PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA TERRESTRE

la creación de mecanismos regionales de seguimiento que aseguren el cumplimiento de los compromisos asumidos.

Palabras claves: Acuerdos internacionales, transporte terrestre, MERCOSUR, Alianza del Pacífico, CMR, comercio internacional, derecho internacional.

Abstract

In a context of increasing economic interdependence, the legal frameworks governing international land freight transport play a crucial role, as their coherence, harmonization, and effectiveness determine the legal certainty of operators, the fluidity of cross-border transit, and the consolidation of regional integration processes. This research aims to analyze, from a comparative legal perspective, the scope and effectiveness of the legal frameworks and institutional mechanisms that regulate international land freight transport within the regional integration processes of Latin America, particularly Mercosur and the Pacific Alliance, in order to determine the extent to which these instruments have enabled effective regulatory harmonization that contributes to legal certainty and regional competitiveness. Methodologically, documentary research has proven ideal because it allows for a systematic, critical, and exhaustive analysis of treaties, national laws, regulations, international protocols, technical studies, and specialized doctrines. This type of research, supported by verifiable primary and secondary sources, enabled the precise identification of the level of coherence between formal provisions and their actual implementation within regional blocs. Consequently, the research concludes that the effective harmonization of international land freight transport in Latin America cannot be limited to the formal adoption of regional agreements, but rather requires a comprehensive approach that combines internal regulatory reforms, institutional strengthening, intergovernmental cooperation, and technological modernization. In particular, it is essential to advance the progressive unification of contractual standards, the adoption of standardized transport documents—including electronic waybills—and the creation of regional monitoring mechanisms to ensure compliance with the commitments made.

MARCO JURÍDICO PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA TERRESTRE

Keywords: International agreements, land transport, MERCOSUR, Pacific Alliance, CMR, international trade, international law.

Introducción

El transporte internacional de carga terrestre ¹ constituye un elemento estratégico para el desarrollo del comercio exterior y la integración económica regional, en la medida en que facilita la circulación eficiente de mercancía, reduce costos logísticos y fortalece la competitividad de los Estados en los mercados globales (López y Pardo, 2019). En un contexto de creciente interdependencia económica, los marcos jurídicos que regulan esta actividad adquieren un papel determinante, pues de su coherencia, armonización y eficacia, depende la seguridad jurídica de los operadores, la fluidez del tránsito transfronterizo y la consolidación de los procesos de integración regional. Por ello, el análisis del derecho de transporte internacional no puede desligarse de los objetivos económicos, institucionales y políticos que persiguen los bloques regionales contemporáneos.

En este escenario América Latina ha impulsado diversas iniciativas de integración, entre las que destacan el MERCOSUR y la Alianza del Pacífico, las cuales han incorporado en sus agendas la regulación del transporte internacional de carga terrestre como un instrumento clave para la facilitación del comercio intrarregional. No obstante, la experiencia demuestra que persisten importantes desafíos normativos, institucionales y operativos que limitan la efectividad de dichos marcos jurídicos, especialmente cuando se comparan con modelos más consolidados como el europeo, sustentado en la Convención relativa al Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera (CMR)².

¹ El transporte de carga por carretera compone una industria de peso dentro de la economía, pues su importancia estratégica radica en que es el vehículo que mueve la actividad de los países, por esto los empresarios que lideran este mercado tienen la idea de actualizar y transformar el transporte de carga terrestre, llevando a cabo una modernización profunda de su estructura que implique suministrar agilidad y dotarlo de tecnología necesaria para mejorar su competitividad (Farfán-Triviño, 2016).

² Aparece regulado por el "Convenio referente al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera", hecho en Ginebra el 19 de mayo de 1956, comúnmente conocido como la Convención CMR (complementada por

MARCO JURÍDICO PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA TERRESTRE

Ahora bien, diversas investigaciones que preceden a la aquí desarrollada han tratado el tema de los obstáculos o desafíos que enfrenta el transporte internacional de carga terrestre desde la perspectiva de los marcos jurídicos que rigen los mismos como el MERCOSUR o la Alianza del Pacífico; al respecto, Sánchez y Cipoletta, (2003), llevaron a cabo una investigación titulada *“Identificación de obstáculos al transporte terrestre internacional de cargas en el MERCOSUR”*, el cual examinó de manera crítica los factores estructurales que afectan el desempeño del transporte internacional de carga terrestre en el Mercosur, señalando que las particularidades culturales y organizacional, propias de las sociedades latinoamericanas influyen negativamente en el funcionamiento de las instituciones y organismos responsables de la gestión del transporte camionero y de las operaciones fronterizas. La investigación dejó en evidencia que la ausencia de incentivos adecuados para el buen desempeño institucional, sumada a la débil coordinación entre entidades públicas tanto a nivel interno como entre países, genera ineficiencias persistentes que dificultan la fluidez del tránsito transfronterizo. Asimismo, se identificó que prácticas irregulares, como la corrupción denunciada por los propios transportistas, contribuyen a profundizar los retrasos y obstaculizan el avance efectivo de los procesos de integración regional.

El trabajo de Sánchez y Cipoletta, (2003), concluyó que, pese a la existencia de acuerdos subregionales orientados a facilitar el transporte internacional, su aplicación resulta limitada y desigual, lo que sugiere una falta de voluntad política y una escasa disposición de los Estado para cumplir y hacer cumplir los compromisos asumidos en materia de facilitación del comercio y armonización normativa. Esta situación se traduce en una brecha significativa entre la formalidad jurídica de los instrumentos de integración y su efectividad práctica, aspecto que resulta central

Protocolo de 5 de julio de 1978). Dicha Convención, a la que España se adhirió por instrumento de 12 de septiembre de 1973 (Boletín Oficial del Estado de 7 de mayo de 1974), consta de ocho capítulos con un total de 51 artículos.

MARCO JURÍDICO PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA TERRESTRE

para el análisis comparativo que plantea la presente investigación frente al modelo europeo sustentado en la Convención CMR.

Desde una perspectiva económica el estudio estimó que las ineficiencias derivadas de problemas burocráticos, organizativos y fronterizos generan costos anuales elevados en los principales pasos fronterizos del MERCOSUR, particularmente entre Argentina y Brasil, donde el impacto por camión resulta comparable al valor de un flete internacional típico. Estos resultados ponen de manifiesto que los principales obstáculos no se encuentran tanto en las limitaciones físicas de la infraestructura, sino en deficiencias de carácter institucional, normativo y operativo, tales como la superposición de normas nacionales, el incumplimiento de la normativa subregional, la falta de continuidad administrativa y la demora en las autorizaciones internacionales.

La investigación de Sánchez y Cipoletta, (2003) concluye identificando una amplia gama de problemas estructurales adicionales, entre los que destacan la acumulación de sobrecostos en la frontera, la falta de profesionalización homogénea del sector transportista, las asimetrías fiscales entre países, los desequilibrios en los flujos de carga, la excesiva cantidad de transbordos y los riesgos de seguridad en las rutas. Estos hallazgos refuerzan la pertinencia de analizar, desde una perspectiva jurídico-comparada, la necesidad de avanzar hacia mecanismos más eficaces de armonización normativa, evaluación y cumplimiento, tal como lo ha logrado el modelo europeo del transporte internacional por carretera, objetivo central de la presente investigación.

Seguidamente, se presenta el trabajo de investigación desarrollado por Cortès y De La Peña, (2018), el cual ha llevado por título “*Análisis del desarrollo de la infraestructura de transporte y la competitividad en los países miembros de la Alianza del Pacífico (2007-2016)*”; el estudio tuvo como propósito examinar el papel del desarrollo de la infraestructura del transporte

MARCO JURÍDICO PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA TERRESTRE

en la mejora de la competitividad de los países que integran la Alianza del Pacífico, partiendo de la premisa que una infraestructura eficiente contribuye a reducir los costos del transporte de carga y a mitigar el impacto de la distancia en los procesos de integración de mercados. Para ello, la investigación adoptó un enfoque descriptivo con una metodología comparativa, utilizando como variables de análisis los indicadores de competitividad global e los países miembros durante el periodo comprendido entre 2007 y 2016. Esta metodología permitió contratar el desempeño relativo de cada país y evaluar el grado de homogeneidad en el desarrollo de su infraestructura de transporte.

Los resultados del estudio de Cortès y De La Peña, (2018), dejaron en evidencia un crecimiento limitado y desigual de la infraestructura de transporte dentro del bloque, así como marcadas asimetrías entre los países de la Alianza del Pacífico, lo que pone de relieve la necesidad de diseñar estrategias nacionales diferenciadas, pero alineadas con los objetivos de integración comercial regional. Asimismo, el estudio concluyó que la mejora en los indicadores de competitividad no depende exclusivamente del nivel de inversión en infraestructura, sino también de variables complementarias, como la eficiencia en la gestión, el entorno institucional y la forma en que los costos de dichas inversiones se trasladan a los agentes que participan en el transporte de carga. Estos hallazgos aportan elementos relevantes para la presente investigación, en tanto refuerzan la importancia de analizar de manera integral los marcos jurídicos institucionales y económicos que inciden en el transporte internacional de carga terrestre en la Alianza del Pacífico y evidencian que las debilidades estructurales – más allá de la infraestructura – limitan la efectividad de los procesos de integración regional frente a modelos más consolidados como el europeo.

MARCO JURÍDICO PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA TERRESTRE

Por otro lado, en el marco de los esfuerzos por fortalecer la integración física y facilitar el transporte internacional terrestre en América del Sur, la Comunidad Andina (CAN) y la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI)³ desarrollaron y presentaron un estudio conjunto orientado al análisis comparativo de las normas vigentes sobre transporte terrestre de carga, pasajeros y tránsito aduanero en el ámbito de ambos organismos de integración. Este trabajo tuvo como finalidad principal identificar las similitudes, diferencias y vacíos normativos que inciden en la operatividad del transporte transfronterizo, así como evaluar la posibilidad de avanzar hacia procesos de armonización normativa o de reconocimiento mutuo que contribuyan a la simplificación de trámites y a la dinamización del comercio regional.

Los resultados del análisis³ permitieron concluir que la coexistencia de marcos jurídicos diversos constituye uno de los principales obstáculos para la eficiencia del transporte terrestre en las fronteras, al generar exigencias diferenciadas en materia de control y procedimientos administrativos. Sin embargo, el estudio destacó que, desde el punto de vista jurídico, no existen impedimentos estructurales para avanzar en la unificación o armonización de las normas de transporte internacional por carretera en la región. En este sentido, se plantearon alternativas como la adopción de una norma regional común, la armonización progresiva de las de las legislaciones nacionales, el reconocimiento recíproco de normas y la adhesión generalizada al Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre (ATIT). Este estudio resulta especialmente relevante para la presente investigación, en tanto evidencia la viabilidad jurídica de los procesos de armonización normativa en América Latina, reforzando al mismo tiempo la necesidad de analizar

³ CAN y ALADI presentaron análisis comparativo de normas de transporte internacional terrestre de carga, pasajeros y tránsito aduanero. <https://www.comunidadandina.org/notas-de-prensa/can-y-aladi-presentaron-analisis-comparativo-de-normas-de-transporte-internacional-terrestre-de-carga-pasajeros-y-transito-aduanero/>

MARCO JURÍDICO PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA TERRESTRE

comparativamente los marcos del MERCOSUR y la Alianza del Pacífico frente al estándar europeo de la Convención CMR.

Teniendo en cuenta lo antes planteado, la presente investigación tiene como propósito analizar, desde una perspectiva jurídico-comparada, el alcance y la efectividad de los marcos jurídicos y de los mecanismos institucionales que regulan el transporte internacional de carga terrestre en los procesos de integración regional de América Latina, particularmente en el Mercosur y la Alianza del Pacífico, con el fin de determinar en qué medida dichos instrumentos han permitido una armonización normativa efectiva que contribuya a la seguridad jurídica y a la competitividad regional.

De manera específica el estudio se orienta a examinar los principales instrumentos normativos y estructuras institucionales que rigen esta actividad en ambos bloques, identificar sus falencias y limitaciones en la implementación práctica y contrastarlas con el modelo europeo sustentando en la Convención relativa al Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera (CMR), a partir del cual se extraen lecciones normativas y prácticas que permitan proponer lineamientos jurídicos orientados al fortalecimiento de la integración regional y a la mejora de la eficiencia del transporte internacional de carga terrestre en América Latina.

Para justificar el estudio del transporte internacional de carga terrestre se puede decir que este adquiere especial relevancia en un contexto global en el que la competitividad de las economías depende, en gran medida, de la eficiencia logística y de la solidez de los marcos jurídicos que regulan el comercio transfronterizo. América Latina, pese a contar con iniciativas de integración como el MERCOSUR y la Alianza del Pacífico, presenta importantes brechas normativas, institucionales y técnicas que obstaculizan la circulación de mercancías y generan

MARCO JURÍDICO PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA TERRESTRE

inseguridad jurídica para los operadores. Desde una perspectiva jurídica y académica, resulta necesario examinar rigurosamente estos instrumentos, comprender sus limitaciones y compararlos con modelos consolidados como el europeo, cuya armonización normativa a través de la Convención CMR constituye un referente internacional. Realizar este análisis contribuye a llenar un vacío en la literatura latinoamericana, donde predomina la discusión técnica sobre logística, pero existe un déficit de estudios jurídicos comparados que analicen la eficacia normativa de estos acuerdos.

Desde el punto de vista metodológico, la investigación se desarrolla bajo un enfoque cualitativo de tipo jurídico-documental, el cual permite realizar un análisis sistemático, crítico e interpretativo de normas, tratados internacionales, acuerdos regionales y doctrina especializada. Este enfoque resulta pertinente para examinar el nivel de coherencia entre las disposiciones jurídicas y su implementación práctica en los procesos de integración regional. Asimismo, se incorpora un análisis comparado que toma como referencia el modelo europeo sustentado en la Convención CMR, con el propósito de identificar brechas normativas y proponer lineamientos de fortalecimiento para el contexto latinoamericano.

Finalmente, la pertinencia social y jurídica de este estudio radica en su capacidad de aportar elementos concretos para el fortalecimiento normativo del transporte internacional de carga, un sector fundamental para la integración económica y la inserción de las economías latinoamericanas en las cadenas globales de valor. Un marco jurídico más concertado y eficiente contribuiría a reducir costos logísticos, mejorar la seguridad jurídica, facilitar el comercio y promover la cooperación regional. A nivel académico la investigación contribuye un aporte significativo al derecho de la integración y al derecho del transporte, áreas en las que se requieren análisis más profundos y comparativos. A nivel institucional, ofrece insumos valiosos para legisladores,

MARCO JURÍDICO PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA TERRESTRE

organismos de integración y actores del sector, que pueden utilizar sus resultados para orientar reformas normativas y políticas públicas que fortalezcan la competitividad regional.

Planteamiento del problema

El proceso de integración regional en América Latina ha incorporado el transporte internacional de carga terrestre como un elemento estratégico para la facilitación del comercio y la competitividad económica. Sin embargo, pese a la existencia de acuerdos regionales como el MERCOSUR y la Alianza del Pacífico, persisten importantes dificultades en la armonización normativa, la coordinación institucional y la implementación efectiva de los marcos jurídicos que regulan esta actividad.

En este contexto, el problema central de la investigación radica en la limitada efectividad de los marcos jurídicos regionales latinoamericanos para garantizar una regulación uniforme, coherente y operativamente funcional del transporte internacional de carga terrestre, lo que genera inseguridad jurídica, ineficiencias logísticas y barreras al comercio intrarregional.

De manera complementaria, surge un problema secundario asociado al análisis comparado con el modelo europeo basado en la Convención CMR, el cual evidencia un mayor grado de armonización normativa y efectividad en la regulación del transporte internacional. Esta comparación no constituye el eje central del problema, sino un referente analítico que permite identificar brechas, limitaciones estructurales y oportunidades de mejora en el contexto latinoamericano.

En consecuencia, la investigación se enfoca principalmente en analizar las falencias normativas e institucionales de los procesos de integración regional en América Latina, utilizando el modelo europeo como parámetro de contraste para la formulación de propuestas de fortalecimiento jurídico.

Descripción del problema

La creciente interdependencia de los mercados internacionales y la intensificación del comercio internacional regional han puesto de manifiesto la necesidad de marcos normativos eficaces y coherentes que regulen el transporte internacional de mercancías por carretera. En el contexto global, el Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancía por carretera (CMR) ha servido como referencia técnica y jurídica para la formalización del contrato de transporte y la carta de porte internacional, constituyendo un estándar de armonización adoptado por numerosos estados (Convención CMR, 1956). No obstante, la realidad normativa y operativa en distintas regiones del mundo manifiesta niveles de adopción implementación y modernización heterogéneos que condicionan la eficacia del flujo comercial y la competitividad regional.

En América Latina, las iniciativas regionales de integración – como el MERCOSUR, la Alianza del Pacífico y otros acuerdos bilaterales y plurilaterales – han incluido en sus agendas la regulación del transporte internacional terrestre. Sin embargo, varios estudios y diagnósticos regionales señalan que el transporte automotor de carga (TAC) enfrentan desafíos estructurales que van desde deficiencias en infraestructura hasta vacíos y descoordinación normativa entre países, lo que limita la eficiencia logística y eleva costos para las cadenas productivas y el comercio intrarregional. El Banco Interamericano de Desarrollo (BID) ha documentado la importancia del TAC en la región y ha señalado la necesidad de políticas públicas que mejoren datos, regulación y coordinación institucional para fortalecer su rol como soporte logístico de la producción y el comercio (Barbero, et al., 2020).

MARCO JURÍDICO PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA TERRESTRE

A pesar de los avances normativos existentes – incluyendo acuerdos parciales sobre transporte internacional terrestre (ATIT) en el ámbito de MERCOSUR y marcos de cooperación en la Alianza del Pacífico – persisten falencias que afectan la implementación práctica de los acuerdos y la protección jurídica de los actores (transportistas, cargadores y autoridades aduaneras). En particular, la heterogeneidad en la adopción del CMR y sus protocolos (por ejemplo, la carta de porte electrónica) la ausencia de reglamentación uniforme sobre permisos de circulación internacional, documentación y estándares técnicos y la debilidad de mecanismos de seguimiento y evaluación regional, configuran un escenario de inseguridad jurídica y operacional que afecta la competitividad regional (Pérez, et al., 2022). Estudios y documentos oficiales del MERCOSUR y de organismos subregionales muestran que, con frecuencia, la aplicación efectiva de normas internacionales dista de las metas propuestas por los acuerdos (Subsecretaría de Transporte, Resolución 263/90).

A nivel nacional, los países latinoamericanos presentan importantes brechas en infraestructura, trámites aduaneros, sistema de control y tecnologías de la información aplicadas al transporte, lo que se traduce en mayores tiempos de tránsito, heterogeneidad documental y costos logísticos. Estos elementos no solo dificultan el comercio intrarregional, sino que también repercuten en la competitividad externa de los países miembros. En el caso, colombiano, por ejemplo, investigaciones sobre la materia identifican desafíos en infraestructura portuaria y vial, así como en la formalización y regulación del sector que afectan la conexión con mercados externos y la articulación dentro de bloques regionales (Barbero, et al., 2020).

Desde la perspectiva jurídica, la cuestión central que motiva esta investigación radica en determinar en qué medida las normas y mecanismos de integración regional (tales como el ATIT del MERCOSUR y los instrumentos de la Alianza del Pacífico) han logrado armonizar el marco

MARCO JURÍDICO PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA TERRESTRE

jurídico del transporte internacional de carga terrestre en América Latina y qué aprendizajes pueden extraerse del modelo europeo (CMR y su implementación) para subsanar las falencias estructurales de la región. En otras palabras: existe una disyuntiva entre la formalidad de los instrumentos internacionales y su efectividad práctica en contextos nacionales que, por múltiples razones (políticas, institucionales, económicas y tecnológicas) no siempre incorporan ni aplican de manera homogénea las recomendaciones o convenios internacionales.

La hipótesis que subyace al problema es doble: primero, que la comunidad europea ha logrado una mayor y más efectiva armonización normativa del transporte terrestre internacional a través de la adopción y la adaptación del CMR y de reformas nacionales coordinadas, lo que ha facilitado la fluidez del transporte transfronterizo; segundo, que las experiencias de integración latinoamericana presentan falencias estructurales – en materia normativa, institucional y de infraestructura – que impiden replicar los mismos niveles de eficiencia, a menos que se implementen estrategias de armonización jurídica, modernización tecnológica y mecanismos efectivos de evaluación y cumplimiento. Estas hipótesis están sostenidas, por un lado, en la literatura especializada y en casos de reforma legislativa europeos y, por otro, en diagnóstico regionales del BID y organismos multilaterales que documentan los rezagos del TAC en América Latina.

El déficit de investigación comparada y actualizada sobre la efectividad normativa de los instrumentos regionales en relación con el estándar europeo constituye una brecha académica y práctica relevante. Aunque existen estudios técnicos sobre infraestructura y logística (BID), así como textos doctrinales sobre la recepción del CMR en ordenamientos concretos, aún es limitado el análisis jurídico-comparado que vincule de forma sistemática, las normas internacionales, los acuerdos regionales y la realidad operacional de los transportistas y los sistemas aduaneros en los

MARCO JURÍDICO PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA TERRESTRE

países miembros de la Alianza del Pacífico y MERCOSUR. Además, la rápida transformación tecnológica (por ejemplo, la carta de porte electrónica) y las nuevas exigencias de seguridad y trazabilidad demandan actualizar la discusión sobre la normativa aplicable y sus mecanismos de implementación y fiscalización.

Pregunta Problema

Teniendo en cuenta todo lo antes planteado, esta investigación busca dar respuesta a la siguiente pregunta: ¿En qué medida los marcos jurídicos e institucionales del MERCOSUR y la Alianza del Pacífico han logrado una armonización efectiva del transporte internacional de carga terrestre en América Latina, y qué elementos del modelo europeo (CMR) pueden servir como referente para fortalecer dicha regulación?

Este problema obliga a transitar desde el análisis macro (instrumentos internacionales y acuerdos regionales) hacia el análisis micro (normas nacionales, contratos de transporte, permisos de circulación y prácticas operativas) con el objetivo de proponer recomendaciones jurídicas y de política pública que contribuyan a reducir la brecha entre norma y práctica.

Capítulo I. Fundamentos Jurídicos del Transporte Internacional de Carga Terrestre y de la Integración Regional

El transporte internacional de carga terrestre se configura como una actividad jurídica compleja que articula relaciones contractuales, administrativas e internacionales, y cuyo adecuado funcionamiento resulta esencial para la efectividad de los procesos de integración regional. En este sentido, su regulación no solo responde a necesidades operativas del comercio transfronterizo, sino que se centra en un entramado normativo más amplio, vinculado al derecho del transporte, al derecho administrativo y al derecho de la integración. Comprender el transporte internacional de carga terrestre como objeto jurídico exige, por tanto, el análisis de sus fundamentos conceptuales y normativos, así como de los principios que orientan su regulación, tales como la seguridad jurídica, la armonización normativa y la facilitación del comercio entre Estados.

Con base a lo anterior, el presente capítulo tiene por finalidad establecer los fundamentos jurídicos que permiten delimitar el marco de análisis de la investigación, abordando la naturaleza y los elementos esenciales del contrato de transporte internacional, la función jurídica de los documentos de transporte – en particular la carta de porte – y los principios que rigen el derecho del transporte y los procesos de integración regional. Asimismo, se examina el marco normativo internacional general aplicable al transporte terrestre de mercancías, incluyendo los principales instrumentos multilaterales y regionales, con el propósito de definir los conceptos y criterios jurídicos que servirán de referencia para evaluar, en los capítulos posteriores, el grado de armonización y la efectividad de los marcos jurídicos e institucionales del MERCOSUR, la Alianza del Pacífico y el modelo europeo sustentado en la Convención CMR.

1.1. Concepto Jurídico del Transporte Internacional de Carga Terrestre

Se asiste a una nueva etapa de la globalización, impulsada por el progreso tecnológico y el desarrollo de las comunicaciones, factores que han permitido una reducción sostenida de los costos de transporte y un aumento significativo en la velocidad de transmisión de la información (Lampón, 2004). Estos procesos han contribuido a acortar de manera considerable las distancias entre los países, configurando un entorno internacional más integrado, en el cual las fronteras internacionales pierden relevancia como consecuencia de la eliminación gradual de las barreras económicas (Álvarez, 2016). En este escenario, el acceso a capital y a los intercambios comercial se amplía, favoreciendo la expansión global de los productos.

Conforme expone Lampón (2004) sector del transporte no permanece al margen de estas dinámicas, ya que se ve influido por políticas de liberalización y apertura de los mercados. La creciente integración económica internacional estimula el incremento de los flujos de mercancías entre países y regiones, lo que se traduce en un fortalecimiento del papel del transporte dentro de la economía. En consecuencia, este sector adquiere un mayor peso específico como soporte fundamental de la actividad productiva y del comercio global.

Colombia no es ajena a participar en estos entornos de mercado económico, ya que tal como expone Montoya, (2017) el país “*cuenta con una ubicación privilegiada por su cercanía al canal de Panamá y punto estratégico en la conectividad global, adicional de los planes de expansión de infraestructura vial que busca que el país este a la vanguardia con el mundo*” (p.7).

MARCO JURÍDICO PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA TERRESTRE

Ahora bien, dentro de los distintos tipos de transporte internacional de carga⁴, se encuentra el transporte terrestre⁵ sobre el cual versa la presente investigación y que debe entenderse de acuerdo a la Comisión Económica de la Naciones Unidas para Europa (1956), desde una perspectiva jurídico-privada y administrativa, como el conjunto de relaciones contractuales, documentales y de responsabilidad que se generan cuando una persona (porteador o transportista) se obliga a trasladar mercancías en vehículos por carretera entre dos o más Estados, a cambio de una retribución, en el marco de normas internacionales, regionales y nacionales que regulan el contrato y la circulación transfronteriza.

En esta misma línea, el Convenio relativo al Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera – CMR – delimita el campo de acción de este concepto, señalando que: aplica a los contratos por los cuales el lugar de recepción y el lugar de entrega están en dos países distintos de los cuales al menos uno es parte contratante y regula aspectos esenciales como la carta de porte⁶, la presunción de recepción y la responsabilidad del porteador. El CMR, por tanto, no

⁴Las empresas que se disponen a hacer un transporte internacional tienen a su disposición una amplia gama de servicios que giran en torno a seis modalidades básicas de transporte: carretera, ferroviario, marítimo, fluvial, aéreo o mediante ductos o conductos directos. Estas modalidades o tipologías de transporte también pueden utilizarse de manera combinada, de modo que proporcionen el mejor balance entre la calidad del servicio y su coste (Martín, 2019).

⁵ El transporte de carga por carretera compone una industria de peso dentro de la economía, pues su importancia estratégica radica en que es el vehículo que mueve la actividad de los países, por esto los empresarios que lideran este mercado tienen la idea de actualizar y transformar el transporte de carga terrestre, llevando a cabo una modernización profunda de su estructura que implique suministrar agilidad y dotarlo de tecnología necesaria para mejorar su competitividad (Farfán-Triviño, 2016). Aresti et al. (2016) describen que el transporte de carga es esencial en la vida diaria pues se vive en un mundo que se basa en el comercio, donde el transporte conecta en muchos niveles a personas y bienes de lo local a lo global, la mayoría de las industrias y actividades económicas de las que depende consumidores y productores. El transporte ha ido cobrando cada vez una mayor importancia en los países industrializados, emergentes y en vía de desarrollo, convirtiéndose así en una actividad básica desde un escenario económico y social, en el que se convierte en un contacto entre consumidores y productores (López y Pardo, 2019).

⁶La carta de porte es documento fehaciente de la existencia de un contrato de transporte. La ausencia, irregularidad o pérdida de dicho documento no afectará ni a la existencia ni a la validez del contrato de transporte, que seguirá estando sometido a las disposiciones de este Convenio. (artículo 4 CMR).

La "Carta de Porte" se expedirá en tres ejemplares originales, firmados por el remitente y el transportista. Dichas firmas podrán ser impresas o ser sustituidas por los sellos del remitente y del transportista en el caso de que ello esté

MARCO JURÍDICO PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA TERRESTRE

solo configura definiciones contractuales, sino que constituye el núcleo normativo internacional que articula la función probatoria y la distribución de riesgos en el transporte internacional por carreta.

La Corte Suprema de Justicia ha precisado que el agente de carga desempeña el rol de intermediario dentro del ámbito del comercio internacional, siendo que su actuación se encuentra reconocida y regulada de forma parcial por la normativa aduanera. De igual manera, en su jurisprudencia reiterada, el alto tribunal ha sostenido de manera constante que:

El agente de carga, en esencia, es un profesional especializado en el manejo de carga internacional a quien se confía la labor de coordinar el transporte de las mercaderías, que, para tal efecto, realiza una labor de intermediación entre los distintos sujetos que intervienen en la cadena del transporte, evitando así que quien contrata sus servicios tenga que establecer relaciones individuales con cada uno de ellos, además de lo cual presta labores de asesoría sobre las rutas más convenientes, los trámites que se deban realizar antes las autoridades, etc. La labor de intermediación del agente de carga es, por tanto, bastante amplia, pues su asistencia profesional concierne con todos los aspectos que inciden en las operaciones de comercio internacional -importación y exportación-, entre ellos, el del transporte de la respectiva mercancía. En todo caso, se señala que su principal función es la celebración de contratos de transporte por cuenta de su cliente, lo que, por regla general, realiza de manera representativa. Se infiere de lo anterior, que, en línea de

permitido por la legislación del Estado en que se haya expedido la "carta de porte". El primer ejemplar será enviado al remitente, el segundo acompañará a la mercancía y el tercero será retenido por el transportista

Cuando la mercancía a transportar deba ser cargada en vehículos diferentes, o cuando se trate de diferentes clases de mercancías o de lotes distintos, el remitente o el transportista tienen derecho a exigir la expedición de tantas cartas de porte como vehículos, clases o lotes de mercancías hayan de ser utilizados. (artículo 5 CMR).

principio, el agente de carga no es parte en ninguno de los contratos que celebra en desarrollo de su gestión, puesto que si, como queda dicho, al perfeccionarlos, actúa, en general, en nombre y por cuenta del encargante, es a éste, y no a aquél, por virtud del fenómeno de la representación, a quien debe considerarse como parte o contratante en tales relaciones negociales. 4.1.6. Sentadas las bases anteriores, se resalta que la diferencia fundamental entre el comisionista de transporte y el agente de carga es que en tanto el primero, al celebrar los contratos de transporte materia del encargo que le fue conferido, actúa en nombre propio, el segundo, en las actividades que despliega por razón de su actividad profesional, particularmente al convenir el transporte de las mercancías, actúa, en general, como representante de su cliente⁷.

De manera que, la función reguladora del derecho internacional privado se combina con una dimensión administrativa y de facilitación del comercio; la efectividad del régimen jurídico del transporte internacional depende no solo de la existencia de normas contractuales armonizadas, sino también de procedimientos aduaneros, permisos de circulación, control técnico y mecanismos institucionales que permiten una operativa uniforme y predecible entre Estado (Barbero, et al., 2020).

1.2.El Contrato de Transporte Internacional

Desde una concepción tradicional, el contrato de transporte⁸ se concibe como el acuerdo mediante el cual el porteador asume, a cambio de una contraprestación económica, la obligación

⁷ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, Sentencia de 16 de diciembre de 2010, expediente: 05001-3103-010-2000-00012-01 y Sentencia de 11 de julio de 2011, expediente: 11001310302319990118001.

⁸El artículo 1874, inciso 2°, del Código de Comercio indica que “*el contrato de transporte se considera interno cuando los lugares de partida y de destino fijados por las partes están dentro del territorio nacional, e internacional en los demás casos*”. Esta definición de transporte internacional es diferente a la contenida en el artículo 1° del Convenio de Varsovia de 1929, tal y como fue modificado por el artículo 1° del Protocolo de La Haya de 1955, según el cual “a los fines del presente Convenio la expresión “transporte internacional” significa todo

MARCO JURÍDICO PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA TERRESTRE

frente al cargador de trasladar una mercancía específica utilizando el medio de transporte convenido, desde un lugar de origen hasta un destino determinado y, de entregarla al destinatario en las mismas condiciones de integridad y conservación en que le fue confiada⁹.

Otra de las definiciones encontradas señala que el contrato de transporte internacional¹⁰, se entiende como el acuerdo aplicable al traslado de mercancías ajenas a través de vías públicas de transporte. En virtud de este, el porteador asume, a cambio de una remuneración el compromiso de conducir una carga específica desde el lugar de origen hasta un destino previamente determinados, pudiendo dicha obligación comprender una o varias operaciones de envío.

Este tipo de contrato puede celebrarse tanto de manera escrita como verbal, sin que la ley exija una forma solemne específica. No obstante, resulta claramente indispensable que quede claramente definida la relación obligacional entre el cargador y el porteador, en la cual ambos se vinculan para efectuar el transporte de determinadas mercancías a cambio de un precio o tarifa acordada con anterioridad¹⁰.

De acuerdo a la Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil en sentencia del 16 de diciembre de 2010 (Referencia 05001-3103-010-2000-00012-01), ha precisado sobre el contrato de transporte lo siguiente:

transporte, en el que, de acuerdo con lo estipulado por las partes, el punto de partida y el punto de destino, haya o no interrupción en el transporte o trasbordo, están situados, bien en el territorio de dos Altas Partes Contratantes, bien en el territorio de una sola Alta Parte Contratante si se ha previsto una escala en el territorio de cualquier otro Estado, aunque este no sea una Alta Parte Contratante. El transporte entre dos puntos dentro del territorio de una sola Alta Parte Contratante, sin una escala convenida en el territorio de otro Estado, no se considerará transporte internacional a los fines del presente Convenio”.

⁹ QUINTANA CARLO, I.: El contrato de transporte, en BERCOVITZ CANO, A. (dir.): Contratos mercantiles, Aranzadi: Cizur Menor, 2004, pág. 933. MAPELLI LÓPEZ, E.: Régimen jurídico del transporte, Ministerio de Justicia: Madrid, 1987, pág. 66. ALONSO LEDESMA, C.: El transporte, Revista de Derecho Mercantil, núm. 172-173, 1984, págs. 409-432.

¹⁰ Nota Técnica preparada por el Instituto Europeo de Posgrado.

https://campusvirtual.iep.edu.es/recursos/biblioteca/pdf/logistica_internacional/clase5_pdf1.pdf

MARCO JURÍDICO PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA TERRESTRE

El contrato de transporte es aquel negocio jurídico ajustado entre el remitente, ya sea que obre **por cuenta propia o ajena (art. 1008, C. de Co.)**, y el transportador, por virtud del cual éste se obliga para con el primero, a cambio de un precio, “a conducir de un lugar a otro, por determinado medio y en el plazo fijado, personas o cosas y a entregar éstas al destinatario” (art. 981, ib.), en el “estado en que las reciba, las cuales se presumen en buen estado, salvo constancia en contrario” (art. 982, inc. 1º, ib.).

De conformidad con el inciso 2º del citado artículo 981 del estatuto mercantil, el contrato de transporte es consensual o de forma libre, como quiera que “se perfecciona por el solo acuerdo de las partes y se prueba conforme a las reglas generales”.

(...)

En particular, en relación con el contrato de transporte, por esta Corporación se ha dicho que *“la del transportador es una obligación de resultado, en la medida en que para cumplirla no le basta simplemente con poner toda su diligencia y cuidado en la conducción de las personas o las cosas, pues con arreglo a dicha preceptiva menester es que la realice en perfectas condiciones, de forma tal que solamente podría eximirse de ello demostrando la concurrencia de alguno de los acontecimientos que dependen de lo que se ha denominado una ‘causa extraña’, vale decir, aquellos en que, como sucede con el caso fortuito o la fuerza mayor, entre el hecho y el daño se ha roto el nexo causal, indispensable para la configuración de la responsabilidad, lo cual implica naturalmente que se adoptaron ‘todas las medidas razonables’ de un acarreador profesional para evitar el daño o su agravación”* (Cas. Civ., sentencia de 1º de junio de 2005, expediente No. 1999-00666-01).

MARCO JURÍDICO PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA TERRESTRE

Es en armonía, precisamente, con esa especial característica del contrato de transporte, que el artículo 1030 del estatuto de los comerciantes, en relación con el transporte de cosas, consagra que “[e]l transportador responderá de la pérdida total o parcial de la cosa transportada, de su avería y del retardo en la entrega, desde el momento en que la recibe o ha debido hacerse cargo de ella. Esta responsabilidad solo cesará cuando la cosa sea entregada al destinatario o a la persona designada para recibirla, en el sitio convenido y conforme lo determina este código” (se subraya).

Lo anterior no quiere significar, obviamente, que el transportador carezca de medios de defensa que le permitan eximirse de reparar el perjuicio cuya causación se le imputa. Para el efecto, el artículo 992 del Código de Comercio, norma cuyo quebranto fue el que se denunció en el cargo auscultado, dispone que “[e]l transportador sólo podrá exonerarse, total o parcialmente, de su responsabilidad por la inejecución o por la ejecución defectuosa o tardía de sus obligaciones, si prueba que la causa del daño le fue extraña o que en su caso, se debió a vicio propio o inherente de la cosa transportada, y además que adoptó todas las medidas razonables que hubiere tomado un transportador según las exigencias de la profesión para evitar el perjuicio o su agravación” (destacado propio de la sentencia).

De conformidad con lo ampliamente establecido por la doctrina y reafirmado por la jurisprudencia, el contrato de transporte se configura como un contrato de naturaleza mercantil, nominado, autónomo, sinalagmático, bilateral, oneroso y consensual, en virtud del cual el porteador asume la obligación de recibir la mercancía que le es encargada por el cargador en un lugar determinado y de entregarla al destinatario en un punto de destino acordado, asegurando la ejecución del transporte conforme a las condiciones previamente establecidas. Es precisamente este deber

MARCO JURÍDICO PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA TERRESTRE

asumido por el porteador el que trasciende al mero desplazamiento físico de la mercancía, lo que hace que el contrato de transporte pueda ser catalogado como un contrato de resultado.

Ahora bien, la concepción que se tiene del contrato internacional es que delimita a grandes rasgos lo que tiene que ver con las tarifas, formas de contratación, marco legal para la movilidad internacional. La doctrina aplicada del CMR (Berouxtl, 2013) utilizada en la comunidad europea cita que en la aplicación objetiva del contrato tienen deficiencias, pero aun así no tienen problemas importantes a la hora de poder lograr el objetivo de la libre circulación *“la doctrina ha resaltado que el CMR no contiene en puridad una definición de contrato de transporte internacional de mercancías por carretera”* (Belintxon Martin, 2015, pág. 59).

En la región latinoamericana no se desconoce también dicha circunstancia, ocurre en los mismos términos con la diferencia que en Europa está el esfuerzo hecho, pero no depurado en nuestra AP hasta ahora se está proponiendo.

Por ejemplo, para el transporte automotor de carga en América Latina (TAC) sostiene el Banco Interamericano de Desarrollo – BID, (2015) que las modalidades de contrato no son diferentes a las que ya hemos hablado, es decir la que tiene como figura el transporte de carga por encomienda directa con baja participación de los transportadores en contratos establecidos de mediana o larga duración:

“En lo que respecta a los contratos de servicio de transporte, estos se establecen en su gran mayoría por viajes individuales, siendo menos frecuentes los contratos por tiempo determinado.” (Barbero & Guerrero, 2017, pág. 72).

Este tema da pie para pensar en las modalidades en las que se ejecuta el transporte terrestre de carga, en donde en algunos países como por ejemplo México han iniciado con el estudio de la

MARCO JURÍDICO PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA TERRESTRE

necesidad de concesionar la modalidad del transporte por vía férrea. Es un comienzo dada la complejidad que trae el normalizar estas iniciativas, aún más porque también dependen del marco jurídico en el que deban hacer caber la norma dada la participación en la Alianza del Pacífico.

Para los europeos se hace más fácil la adaptabilidad de un reglamento de transporte internacional de carga terrestre dado que se han preocupado en general de tiempo atrás en estructurar buenos sistemas de movilidad principalmente por los desarrollos en infraestructura. Para ellos es más fácil hacer una serie de adaptaciones como las vistas líneas arriba y por ellos las dificultades para obtener una movilidad para el transporte de carga mayormente competitiva atraviesa temas en todos los cuatro puntos anteriormente citados, pero no tan profundo como para nuestra región.

Para Latinoamérica la adaptación de la infraestructura, los diversos reglamentos de los países en torno al tránsito, la dificultad legal en la unificación de documentos hace que estemos a larga distancia de alcanzar lo que han alcanzado en la comunidad europea. En Europa poseen la Carta de Porte en el transporte internacional de carga y eso es suficiente para poder movilizarse, sin embargo, las complicaciones de están a la hora de ver la norma de tránsito de cada nación, (Bertouliux, 2013): *“La licencia comunitaria es fiel reflejo del inicio de una plena y necesaria liberalización europea del tráfico internacional de mercancías Esta nueva fase del derecho del transporte europeo va a exigir irremediabilmente de un proceso de recalificación normativa por parte de los países”*. (Belintxon, 2015, pág. 62).

1.3.Principios Jurídicos del Derecho del Transporte y del Derecho de la Integración

El derecho de transporte internacional de carga terrestre se estructura sobre un conjunto de principios jurídicos que buscan garantizar la seguridad jurídica, la eficiencia operativa y la

MARCO JURÍDICO PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA TERRESTRE

previsibilidad normativa en las relaciones transfronterizas. Estos principios no operan de manera aislada, sino que se articulan con los postulados del derecho de la integración regional, cuyo objetivo central es facilitar la libre circulación de bienes y servicios entre los Estados miembros mediante la armonización normativa y la cooperación institucional (Comunidad Andina, 2017). En este sentido, el análisis de los principios jurídicos del transporte y de la integración resultan fundamental para evaluar la efectividad de los marcos regulatorios en contextos regionales como el MERCOSUR y la Alianza del Pacífico.

Uno de los principios rectores del derecho de transporte es el principio de seguridad jurídica¹¹, entendido como la necesidad de que las normas que regulan el derecho internacional sean claras, estables y previsibles, de modo que los operadores puedan anticipar las consecuencias jurídicas de sus actuaciones (Negro, 2023). En el ámbito del transporte por carretera, este principio se materializa, entre otros aspectos en la estandarización contractual y documental, particularmente a través de instrumentos como la carta de porte regulada por la Convención CMR (UNECE, 1956). La doctrina ha señalado que la uniformidad normativa reduce los conflictos de leyes y contribuye a la eficiencia del comercio internacional la minimizar la incertidumbre sobre derechos y responsabilidades (Belintxon, 2015).

Otro principio esencial es el principio de responsabilidad objetiva o cuasi objetiva del transportista, ampliamente reconocido en el derecho del transporte internacional. Este principio implica que el porteador responde por la pérdida, avería o retraso de la mercancía, salvo que pruebe la existencia de causas que puedan exonerar su responsabilidad, siendo necesario que estas estén

¹¹ La Corte ha explicado que la seguridad jurídica implica que “en la interpretación y aplicación del derecho es una condición necesaria de la realización de un orden justo y de la efectividad de los derechos y libertades de los ciudadanos, dado que solo a partir del cumplimiento de esa garantía podrán identificar aquello que el ordenamiento jurídico ordena, prohíbe o permite”. (Corte Constitucional, Sala Plena, Sentencia SU072/18).

MARCO JURÍDICO PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA TERRESTRE

expresamente previstas en la norma (Jiménez, 2015). Este enfoque ha sido analizado por Sánchez y Cabrera (2015), quienes destacan que la delimitación clara de la responsabilidad es un elemento clave para la armonización jurídica del transporte por carretera.

Desde la perspectiva del derecho de la integración, uno de los principios fundamentales es el principio de armonización normativa, entendido como el proceso mediante el cual los Estados coordinan y aproximan sus ordenamientos jurídicos para eliminar barreras regulatorias que obstaculizan la integración económica. Maldonado y Pérez, (2020) ha señalado que, en materia de transporte, la falta de armonización normativa constituye uno de los principales obstáculos para la facilitación del comercio intrarregional.

Vinculado a lo anterior, se encuentra el principio de cooperación institucional, que exige la actuación coordinada de las autoridades nacionales y regionales encargadas del transporte, las aduanas y la infraestructura. En los procesos de integración regional este principio se traduce en la creación de órganos técnicos, comisiones y mecanismos de seguimiento destinados a garantizar la aplicación efectiva de las normas comunes. En el caso del MERCOSUR, estudios de la CEPAL y de la ALADI evidencian que la debilidad de estos mecanismos de cooperación ha limitado la eficacia del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT), generando una brecha entre la norma y su aplicación práctica (Sánchez y Cipoletta, 2003).

Asimismo, el principio de facilitación del comercio ocupa un lugar central tanto en el derecho del transporte como en el derecho de la integración. Este principio implica la simplificación de trámites, la reducción de cargas administrativas y la adopción de procedimientos eficientes que permitan el tránsito ágil de mercancías. El Banco Interamericano de Desarrollo – BID – ha destacado que la modernización normativa y la adopción de tecnologías en el transporte

MARCO JURÍDICO PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA TERRESTRE

terrestre son condiciones indispensables para mejorar la competitividad regional y reducir los costos logísticos en América Latina (Barbero, et al., 2020).

En síntesis, los principios jurídicos del derecho del transporte y del derecho de la integración conforman un marco normativo interdependiente orientados a garantizar la seguridad jurídica, la eficiencia operativa y la integración económica. La medida en que estos principios se incorporan de manera coherente y efectiva en los marcos jurídicos regionales determina el éxito de los procesos de armonización del transporte internacional de carga terrestre, aspecto que será evaluado comparativamente en los capítulos posteriores de esta investigación.

Capítulo II. Aspectos Destacables de los Acuerdos Internacionales de Transporte Terrestre

El estudio de los acuerdos internacionales de transporte terrestre resulta indispensable para comprender el alcance real de los procesos de integración regional y su incidencia en la movilidad transfronteriza de mercancías. Estos instrumentos jurídicos constituyen el soporte normativo a través del cual los Estados buscan coordinar políticas, armonizar procedimientos y establecer reglas comunes que permitan garantizar condiciones de seguridad jurídica, eficiencia operativa y competitividad en el transporte internacional de carga. En este sentido, los acuerdos internacionales no solo cumplen una función reguladora del contrato de transporte y de la circulación de los vehículos, sino que también reflejan el grado de compromiso de los Estados con los objetivos de integración económica y la facilitación del comercio.

Desde esta perspectiva el presente capítulo tiene como finalidad analizar los aspectos más relevantes de los principales acuerdos internacionales y regionales que regulan el transporte terrestre de carga, poniendo énfasis en su estructura normativa, sus mecanismos institucionales y su nivel de efectividad práctica. Se examinan los instrumentos adoptados en el ámbito latinoamericano – particularmente el Mercosur y la Alianza del Pacífico – así como también el modelo europeo (CMR).

2.1. Sobre los Acuerdos Internacionales

Ante la necesidad y tendencias históricas de los mercados nacionales e internacionales y de los conceptos de la globalización de mercados, libre comercio y competitividad, las naciones siempre han buscado alianzas estratégicas entre naciones desde hace varias décadas, intentando en el camino de la historia construir las bases necesarias para lograr estar a la altura de los mercados y cumplir con los desafíos del comercio internacional. Es con este ánimo que han surgido desde la década de los 60 (siglo XX) iniciativas para lograr dar estos importantes pasos en la política

MARCO JURÍDICO PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA TERRESTRE

comercial e internacional; dichas iniciativas se ven representada mediante alianzas como el Pacto Andino, Mercosur, el G3, la Alianza del Pacífico, esto para el caso latinoamericano, y para el caso europeo si bien es cierto surge unos modelos de cooperación internacional bilaterales entre naciones, todo lo ha cobijado la Unión Europea como un frente robusto y completo que emana disposiciones en la mayoría de los sentidos políticos y que cobija necesariamente las actividades transversales de las naciones europeas.

Los proyectos de integración con mayor significación en Latinoamérica han sido: Comunidad Andina de Naciones CAN (1969), Asociación Latinoamericana De Integración ALADI (1980), en reemplazo de Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC), Mercado Común del Sur MERCOSUR (1991), Alianza Bolivariana para los Pueblos de Nuestra América – Tratado de Libre Comercio ALBA (2004), Unión de Naciones Suramericanas UNASUR (2004), Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños CELAC (2010) y la más reciente Alianza del Pacífico (2011).

El cuadro presentado muestra el resumen de algunos de los más importantes acuerdos regionales que se han enfocado de diferentes formas y que han surgido con proyecciones diferentes y que han sufrido una serie de trasformaciones importantes por hechos de carácter político, económico, institucional y comercial.

MARCO JURÍDICO PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA TERRESTRE

Tabla 1

Consolidado Acuerdos Internacionales Latinoamericanos

Organización	Año y lugar de constitución	Países que componen	Políticas
GRUPO ANDINO – PACTO ANDINO – COMUNIDAD ANDINA (CAN)	1969 Cartagena (Colombia)	- Colombia, Bolivia, Ecuador, Perú y Venezuela	Pasaporte Andino Libre tránsito de personas Libre circulación de mercancías
MERCADO COMUN DEL SUR - MERCOSUR	1991 Asunción (Paraguay)	- Argentina, Brasil, Uruguay, Paraguay y Venezuela Ingresa posteriormente y después lo sancionan	Unión aduanera mediante un programa de liberación comercial con desgravaciones progresivas como automáticas o lineales para todo el universo arancelario y un arancel externo común como instrumento de una política comercial externa común. Asimismo, contempla complementemente este objetivo instrumental con una gradual coordinación de las políticas macroeconómicas y sectoriales orientada, entre otros propósitos hacia la optimización en la utilización y movilidad de los factores de producción de los países miembros.
GRUPO DE LOS TRES POSTERIORMENTE G2 POR SALIDA DE VENEZUELA	1994 Cartagena (Colombia) Vigencia entre 1995 - 2006	- Colombia, México y Venezuela	En las negociaciones en curso se ha acordado adelantar el plazo para liberar totalmente el comercio recíproco y constituir la zona de libre comercio antes de 1995. Estas metas tienden a compatibilizarse de modo que se respete los compromisos contraídos por Colombia Y Venezuela, con los restantes miembros del grupo Andino.

MARCO JURÍDICO PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA TERRESTRE

ACUERDO CHILE MEXICO	Agosto 1999	Chile-México	Protegen del llevar a cabo un programa de liberación arancelaria para los productos sujetos a dicho programa de liberación a partir de enero 1992. Asimismo, establecen reglas específicas en materia de origen, cláusula de salvaguardia, solución de diferencias, prácticas desleales de comercio, tributos internos, transporte marítimo y aéreo y promoción comercial.
ALIANZA DEL PACIFICO (AP)	Se crea el mecanismo en 2011 y entra en vigencia el acuerdo marco en 2015	México, Chile Colombia y Perú	La Alianza del Pacífico es una iniciativa de integración regional que busca beneficiar a su población a través de la libre circulación de bienes, servicios, capitales y personas. Por ello, cuenta con un Acuerdo Comercial que facilitará el comercio entre los cuatro países a través de la reducción arancelaria, la disminución de obstáculos al comercio, la solución de controversias, la agilización de las operaciones de importación y exportación, la facilitación del comercio de servicios, entre otros.

Fuente: Elaboración propia

El recuadro refleja que la iniciativa de los acuerdos como los son el Pacto Andino surge con un enfoque principalmente hacia lograr vínculos internos entre naciones y no tanto con la proyección de los más recientes acuerdos comerciales entre naciones latinoamericanas como el constituirse en frentes o bloques económicos fuertes para lograr competir en el mercado global.

MARCO JURÍDICO PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA TERRESTRE

A continuación, se procede al estudio de los acuerdos que de forma particular resultan relevantes para la presente como lo son el MERCOSUR y la Alianza del Pacífico:

Sobre el Mercado Común del Sur – MERCOSUR¹² – constituye un proceso de integración regional conformado inicialmente por Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay, al cual se han sumado posteriormente otros países mediante distintos mecanismos de adhesión y asociación. El bloque reconoce como idiomas oficiales de trabajo el español y el portugués y contempla el uso del idioma del país anfitrión como versión oficial de los documentos adoptados en cada instancia. Adicionalmente, a partir de la Decisión del Consejo del Mercado Común N°. 35/06, se incorporó el guaraní como lengua oficial, reflejando el carácter multicultural e inclusivo del proceso de integración¹³.

¹² En la década del 70 Uruguay profundizó su relacionamiento comercial con Brasil a través de el Protocolo de Expansión Comercial (PEC) y con Argentina a través del Convenio Argentino Uruguayo de Cooperación Económica (CAUCE). Entre los años 1984 y 1989 Argentina y Brasil suscribieron veinticuatro protocolos bilaterales, en los que se regulaban diversas áreas. Se puede decir que los antecedentes más inmediatos, datan del año 1985 con la Declaración de Foz de Iguazú, por la que se crea una Comisión Mixta de Alto Nivel para la integración entre Argentina y Brasil. En 1990, Argentina y Brasil suscribieron y registraron en ALADI un Acuerdo de Complementación Económica, en el que sistematizaron y profundizaron los acuerdos comerciales bilaterales preexistentes. En ese mismo año, representantes de ambos países se reunieron con autoridades de Uruguay y Paraguay, ocasión en la cual estos últimos expresaron la firme disposición de sus países de incorporarse al proceso bilateral en curso. Se convino entonces, que era necesario suscribir un acuerdo creando un mercado común cuatripartito. En 26 de marzo de 1991 se firma el Tratado de Asunción entre los cuatro países, que no debe considerarse como un tratado final constitutivo del Mercosur, sino como el instrumento de carácter internacional destinado a hacer posible su concreción. Es un acuerdo con vocación regional, pues queda abierto a la adhesión de los demás Estados miembros de la ALADI. Es también, un acuerdo de integración económica, estableciéndose un programa de liberación comercial, la coordinación de políticas macroeconómicas y un arancel externo común, así como otros instrumentos de la regulación del comercio. En virtud de lo dispuesto por el artículo Décimo del Anexo I del Tratado de Asunción, los cuatro países suscribieron el 29 de noviembre de 1990 un Acuerdo de Complementación Económica en el marco jurídico de la ALADI, que lleva el número 18 y que en esa fecha entrará en vigor. Los países miembros consideran que su fecha de creación fue el 30 de noviembre de 1985, fecha de la Declaración de Foz de Iguazú que puso en marcha el proceso. Sin embargo, el nombre le fue asignado el 26 de marzo de 1991 por el Tratado de Asunción, en tanto que su existencia como persona jurídica de Derecho Internacional fue decidida en el Protocolo de Ouro Preto, firmado el 16 de diciembre de 1994, pero que recién entró en vigencia el 15 de diciembre de 1995. El Protocolo de Ouro Preto estableció un arancel externo común y desde 1999 existe una zona libre de aranceles entre sus integrantes con la sola excepción del azúcar y el sector automotriz. La Unión Aduanera se encuentra aún en proceso de construcción. El Mercosur es el mayor productor de alimentos del mundo.

¹³ ¿Qué es el MERCOSUR? <https://www.mercosur.int/quienes-somos/en-pocas-palabras/>

MARCO JURÍDICO PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA TERRESTRE

Desde su creación el MERCOSUR¹⁴ se ha concebido como un esquema de integración abierto y dinámico, orientado a la consolidación de un espacio económico común que promueva el comercio, la inversión y la inserción competitiva de las economías nacionales en el mercado internacional. En desarrollo de este objeto, el bloque ha suscrito numerosos acuerdos con Estados y organizaciones de distintas regiones otorgando en determinados casos la condición de Estados Asociados – particularmente a países sudamericanos – quienes participan en instancias del MERCOSUR y acceden a preferencias comerciales. Asimismo, el bloque ha ampliado su proyección internacional mediante la celebración de acuerdos de naturaleza comercial, política y de cooperación con diversos actores a nivel global¹³.

De acuerdo a Castaño, (2016):

El Mercado Común del Sur MERCOSUR nace con el propósito de hacer contrapeso a los intereses de Estados Unidos sobre la región a principios de los años 90. La integración que propone si bien tiene un importante componente económico, también contiene compromisos sociales y políticos. En esa medida, Mercosur no tiene una proyección de economía abierta, y más bien tiene un perfil casi proteccionista, sobre todo después de la redefinición política que ha sufrido desde el año 2003. (p.283).

La coexistencia de políticas orientadas a la apertura comercial con la incorporación de compromisos de carácter social ha configurado al MERCOSUR como un proceso de integración de naturaleza mixta o híbrida. Este bloque no se adscribe plenamente a esquemas de

¹⁴Pese a la importancia económica de este bloque, solo ha firmado TLC con Israel, Egipto, Palestina y con la Comunidad Andina de Naciones. En días pasados, el gobierno del recién posesionado presidente de Argentina, Mauricio Macri, manifestó el interés de unirse a la Alianza del Pacífico en calidad de observador y a su vez, respecto de Mercosur, sostuvo que necesita un vínculo de salida hacia el pacífico. (Diario La Nación. El gobierno instó al Mercosur a alinearse a la Alianza del Pacífico.)

MARCO JURÍDICO PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA TERRESTRE

proteccionismo económico, pero tampoco adopta un modelo de liberalización absoluta de los mercados, sino que se sitúa en una posición intermedia que busca equilibrar la inserción internacional con la protección de los intereses económicos y sociales de los Estados miembros. tal configuración refleja una estrategia de integración gradual, en la que la liberalización comercial se concibe como un medio para el desarrollo y no como un fin en sí mismo (Briceño, 2013).

Desde una perspectiva jurídica e institucional, esta orientación intermedia se ve reforzada por la inclusión de compromisos explícitos en materia social y por la preocupación por un crecimiento económico más equilibrado entre los países integrantes del bloque. Estos elementos dotan al MERCOSUR de un perfil particular dentro de los procesos de integración regional, en la medida en que amplían su alcance más allá de lo estrictamente comercial y reconocen la necesidad de atender las asimetrías estructurales existentes entre los Estados miembros. No obstante, esta misma complejidad normativa y política plantea desafíos relevantes para la armonización de sectores en específico, como el transporte internacional de carga terrestre, donde la tensión entre apertura, regulación y equidad social exige marcos jurídicos claros y mecanismos institucionales eficaces para garantizar la coherencia y la efectividad del proceso de integración.

Por su parte, Caetano y Hernández, (2022) al hacer referencia del nacimiento del MERCOSUR, señalan que:

El Mercosur nació en ese momento, cuando el regionalismo abierto era no solo aceptado sino además fomentado. La agenda multilateral ya había cambiado, no solamente para aceptar la creación de la Unión Europea, sino también para incorporar el giro copernicano que hicieron los Estados Unidos al iniciar negociaciones, primero con Canadá y después con México. Ello dio lugar al Tratado de Libre Comercio de América del Norte (tlcan), el

MARCO JURÍDICO PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA TERRESTRE

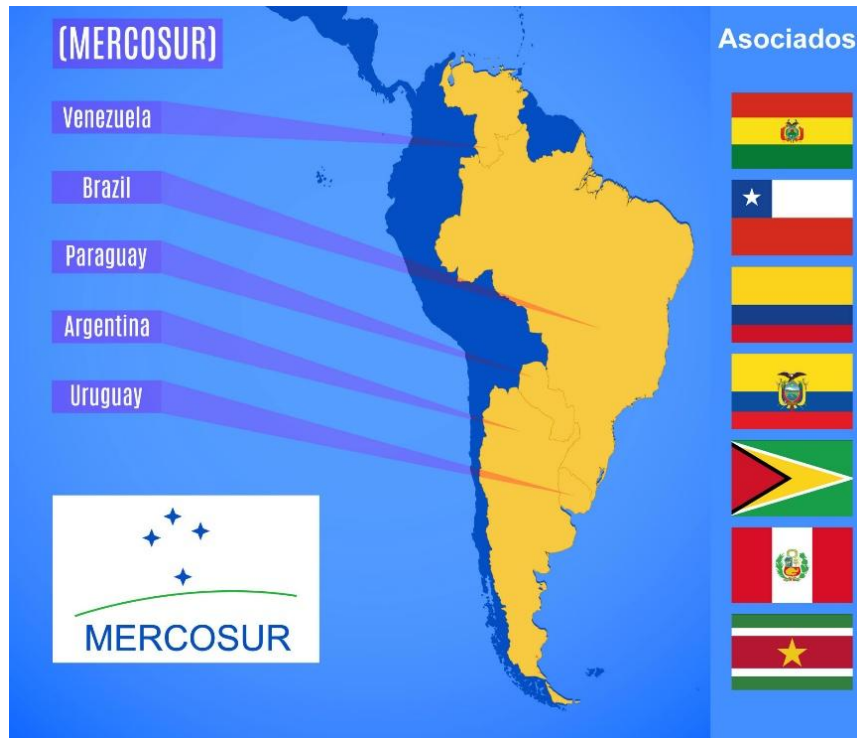
primer tratado de integración Norte Sur que tuvo un efecto aluvional. Rápidamente, en América Latina se aceleró la carrera para no quedar afuera del mercado de América del Norte. Como resultado de la apertura comercial experimentada, se observa que entre los mayores usuarios de acuerdos comerciales regionales en 2018 destacaban países de la región como Chile, con 30 acuerdos firmados, Perú con 19 tratados vigentes y Panamá con 16. Sin embargo, no se comparan con lo realizado en regiones como Asia y Europa, donde la tendencia es el comercio multilateral y la cooperación en materia arancelaria, aduanas y facilitación de comercio. (p.47).

En consecuencia, el surgimiento inicial del MERCOSUR debe situarse conforme lo exponen los autores Caetano y Hernández (2022) en el contexto del denominado regionalismo abierto, característico del periodo que la Organización Mundial del Comercio (2011), identifica como la “era americana”, la cual estuvo marcada por la promoción de políticas orientadas a la liberalización comercial y a la generación de incentivos para el intercambio internacional, fenómeno conocido como *Sweet Trade*. El MERCOSUR inicia su proceso de conformación en un escenario de fuerte impulso al regionalismo caracterizado por expectativas elevadas respecto a los beneficios del comercio intrarregional y la integración económica.

Ilustración 1

Países Integrantes del MERCOSUR

MARCO JURÍDICO PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA TERRESTRE



Fuente: <http://www.mercosur.int>

El mapa antes mostrado representa la estructura territorial del MERCOSUR, diferenciando entre estados parte y países asociados, lo que permite visualizar la amplitud geográfica y el alcance regional del proceso de integración en América del Sur. La concentración de los Estados miembros plenos – Argentina, Paraguay, Brasil y Uruguay, junto con el Venezuela – conforma un eje estratégico de conexión terrestre que articula los principales corredores logísticos del Cono Sur, fundamentales para el comercio intrarregional (Díaz, 2014).

De acuerdo a Martínez y Valencia (2001), la inclusión de países asociados amplía la proyección económica y normativa del bloque, aunque también evidencia la coexistencia de distintos niveles de compromiso jurídico e institucional. Desde la perspectiva del transporte internacional de carga terrestre, esta configuración territorial pone de relieve tanto el potencial del MERCOSUR para consolidar redes integradas de transporte y facilitación aduanera, como las

MARCO JURÍDICO PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA TERRESTRE

dificultades derivadas de la diversidad normativa, la asimetría en infraestructura y la implementación desigual de los acuerdos, factores que inciden directamente en la eficiencia y seguridad jurídica del tránsito transfronterizo de mercancías.

Sobre las modalidades de integración al MERCOSUR se encuentran las siguientes:

Tabla 2

Modalidades de integración al MERCOSUR

Acuerdos de Preferencias Comerciales	Son acuerdos comerciales de carácter bilateral y/o multilateral para un conjunto limitado de productos del universo arancelario, con porcentajes de desgravaciones arancelarias diferentes según los productos y los países intervinientes, realizados en el marco del Tratado de Montevideo de 1980 que creó la ALADI.
Zona de libre comercio	es un área en la cual se eliminan los aranceles entre los Estados que lo conforman y también las restricciones no arancelarias, quedando, sin embargo, la política arancelaria con respecto a terceros Estados al arbitrio de cada Estado Parte. Un ejemplo de este modelo es el NAFTA (North American Free Trade Association) y los acuerdos que el MERCOSUR celebró con Chile y Bolivia en 1996.
Unión Aduanera	a la eliminación de aranceles y restricciones no arancelarias intrazona, se agrega la fijación de un arancel externo común y la coordinación de las políticas comerciales, sectoriales y macroeconómicas. El MERCOSUR se encuentra actualmente más encuadrado en este nivel de integración (Unión Aduanera Imperfecta).
Mercado Común	a la Unión Aduanera se suma la libre circulación de los factores productivos y de servicios. Ello implica la armonización de legislaciones en las áreas pertinentes, y la

	coordinación de políticas macroeconómicas. La Unión Europea hasta que unificó su moneda, es un ejemplo de Mercado Común.
Unión Económica y Monetaria	constituye la etapa de integración económica más compleja, ya que además de poseer las libertades inherentes al mercado común (bienes, servicios, personas y capital), establecer un arancel externo común, y coordinar las políticas macroeconómicas de los Estados Parte, posee una moneda única, es decir, una política económica y monetaria común. Un ejemplo de este modelo es la Unión Europea a partir del lanzamiento del "euro", como moneda única europea, que sustituye gradualmente a las monedas nacionales, y la puesta en funcionamiento del Banco Central Europeo. Es decir: se unifican algunas políticas macroeconómicas.

Fuente: Elaboración propia

Por su parte, la Alianza del Pacífico¹⁵ – AP – se trata de un mecanismo de integración regional conformado por Chile, Colombia, México y Perú. Fue establecido en abril de 2011 y constituido formal y jurídicamente el 6 de junio de 2012 con la suscripción del Acuerdo Marco. Esta alianza se refiere de manera articular a un proceso de integración profunda, innovador, flexible, con proyección al mundo y con metas claras y pragmáticas.

Ilustración 2

Países Integrantes de la AP

¹⁵ La agenda de la Alianza del Pacífico busca trascender el ámbito comercial con el objetivo de fortalecer la acción conjunta y coordinada entre las agencias de promoción, así como la cooperación destinada a impulsar el fortalecimiento de la competitividad e innovación de las pymes. De igual manera, busca impulsar la investigación en materia de cambio climático, así como facilitar la movilidad estudiantil y académica, la movilidad de personas, entre otros. Los objetivos de la AP, son: CONSTRUIR, de manera participativa y consensuada, un área de integración profunda para avanzar progresivamente hacia la libre circulación de bienes, servicios, capitales y personas. IMPULSAR un mayor crecimiento, desarrollo y competitividad de las economías de sus Estados Miembros para lograr un mayor bienestar de sus habitantes. CONVERTIRSE en una plataforma de integración económica y comercial y de proyección al mundo, con especial énfasis al Asia Pacífico.

MARCO JURÍDICO PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA TERRESTRE



Fuente: <https://alianzapacifico.net>

El mapa ilustra la conformación geográfica de la Alianza del Pacífico¹⁶, integrada por México, Colombia, Perú y Chile, países que comparten una orientación estratégica hacia la cuenca del océano del Pacífico. La disposición territorial evidencia un corredor continuo de norte a sur que facilita la conexión logística y comercial entre sus miembros, así como su proyección hacia los mercados de Asia-Pacífico (Alianza del Pacífico, 2021).

Esta localización resulta especialmente relevante para el transporte internacional de carga terrestre, ya que pone de manifiesto tanto las oportunidades de integración vial y aduanera como los desafíos a la heterogeneidad normativa, la infraestructura y la coordinación transfronteriza

¹⁶Los países de la AP en su conjunto representan un bloque de 212 millones de personas, que equivaldría a la 8va economía del mundo, con un PIB promedio per cápita de US\$13.000 y un 3% del comercio mundial. El año 2012, la alianza representó el 36% del PIB de Latinoamérica, exportó en conjunto US\$ 554 mil millones, equivalentes a un 51% de las exportaciones totales de la región, y recibió US\$ 71.000 millones de IED equivalentes al 41% de la IED total captada en la región.

MARCO JURÍDICO PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA TERRESTRE

(Barrientos, 20159. En consecuencia, el mapa no solo representa la dimensión espacial del bloque, sino que también refuerza la necesidad de avanzar en marco jurídicos armonizados que permitan aprovechar de manera efectiva esta posición geoestratégica.

La Alianza del Pacífico¹⁷ se estructura sobre un Protocolo Adicional al Acuerdo Marco cuya entrada en vigor permitió una liberalización arancelaria inmediata para la mayor parte del comercio intrarregional, posibilitando que aproximadamente el 92% de los bienes intercambiados entre sus Estados miembros circule sin el pago de aranceles. Este instrumento establece como meta la eliminación total de los gravámenes al comercio de mercancías hacia el año 2030, con el propósito de consolidar un mercado regional más integrado y reducir progresivamente los obstáculos que limitan el intercambio comercial entre los países participantes¹⁸.

De manera complementaria, la Alianza del Pacífico orienta sus esfuerzos a la superación de restricciones operativas y administrativas que dificultan el comercio de bienes y servicios, mediante la identificación y eliminación de cuellos de botella en los procesos de integración.

¹⁷ La Alianza del Pacífico nace el año 2010 como iniciativa del presidente peruano Alan García, los primeros pasos (primera cumbre) se dan en abril del 2011 con la participación de Colombia, Chile, Estados Unidos de México y Perú en calidad de miembros, también participó Panamá en calidad de observador y con la posibilidad de integrarse a la Alianza una vez adelante los Tratados de Libre Comercio con los demás países. El propósito de la Alianza es lograr la libre circulación de bienes, servicios, capital y personas dentro de la región. Por otra parte, una de las prioridades del proceso de integración es lograr una consolidación que favorezca el intercambio comercial con otros mercados, especialmente con los países de la cuenca del Pacífico asiático. Es notorio que la atención de la Alianza está centrada en la profundización de las relaciones económicas con un corte aperturista, dejando de lado el componente político y social que ha caracterizado a otras iniciativas de integración latinoamericanas. Los cuatro países son democráticos y respetan el Estado de Derecho, otro aspecto relevante para su constitución es que sus políticas económicas son más o menos similares, son economías abiertas, los cuatro países tienen tratados de libre comercio con Estados Unidos y con la Unión Europea, a la cabeza está Chile con veintiún TLC y cinco Acuerdos Comerciales Preferenciales (AAP); seguido por México con trece TLC y seis APP; Perú por su parte quince TLC y una Unión Aduanera, y, por último, Colombia con ocho TLC, seis APP y una Unión Aduanera. (Sistema de Información sobre Comercio Exterior SICE de la Organización de los Estados Americanos. Países: Chile, Colombia, México, Perú.)

¹⁸ ABC ALIANZA DEL PACÍFICO (2021). <https://alianzapacifico.net/wp-content/uploads/2021/05/ABC2021.pdf>

MARCO JURÍDICO PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA TERRESTRE

De esta forma, Acuerdos como MERCOSUR y la Alianza del pacífico (AP), este último un poco menor en edad de vigencia, han enfocado sus esfuerzos en lograr acuerdos multilaterales en las naciones participantes y sentar la perspectiva de enlazar acuerdos de libre comercio con otros continentes. MERCOSUR ha insistido, estudiado y avanzado en acuerdos concretos con la comunidad europea, de igual forma la AP ha realizado acercamientos importantes con el mercado asiático con el fin del promover un tratado de libre comercio (TLC).

La Alianza del Pacifico debe de hacer varias consideraciones y ajustes a las normas de los países vinculados y que necesitan del transporte terrestre de carga, dado que este es un “servicio a la carta” como lo menciona Montoya (2013):

La empresa de transporte de carga colombiana es una organización sui generis, un híbrido que nace de la combinación entre el empresario y el arriero, el agente aduanero o de transporte y el transitorio europeo. Su conformación se ha hecho a pulso dentro del marco jurídico que rige el contrato de transporte, entendido como el que celebran un cargador un remitente y quien se obliga a efectuar el movimiento físico de las mercancías, directamente o por terceros bajo su responsabilidad (pág. 68).

Conforme lo expuesto por Montoya (2013) que habla también de subdesarrollo en esta actividad y del poco interés jurídico que despierta el reglamentarlo, se tiene un desafío mayor para poder integrar los diferentes mercados por medio del transporte de carga.

“ Los retos son muy grandes para nuestra nación, somos de los países participantes uno de los dos con mayores índices de deficiencias en infraestructura, tiempos de demora en transporte de carga a puerto naval y aéreo, uno de los que menos aportan en la productividad del transporte.” (Danielken, 2016, pág. 36)

Ahora bien, en Europa se acogió un acuerdo internacional emitido por la Comisión Europea de las Naciones Unidas para Europa – CEPE que viene trabajando en torno a las disposiciones generales desde 1957 (Belintxon Martin, 2015), en torno al transporte para Europa. Este acuerdo se conoce como *el Convention relative au contrat de transport international de Marchandise par Route – CMR*¹⁹; el cual se convierte en punto de partida para lograr la integración en los marcos jurídicos, económicos, de infraestructura y comerciales para lograr integrar esta región y dar así las pautas necesarias para reglamentar el transporte de carga terrestre automotor.

2.2. Aspectos Destacables de los Acuerdos Internacionales de Transporte Terrestre

Para lograr dar un paso firme en cuanto a la comparación de los desarrollos que se han dado en torno al transporte terrestre por parte de los diferentes bloques económicos, se debe partir de un elemento importante y, es que han sido más los intentos de conformar estos acuerdos internacionales entre naciones y los fracasos de los mismos, que las evidencias existentes de adelantos y avances en materia de transporte terrestre en aspectos jurídicos y normativos que permitan tener una reglamentación homogénea en los bloques internacionales conformados para el libre comercio.

Todos los proyectos de integración fueron riesgosos y en ocasiones quienes se aventuraron en ellos quedaron a la merced del destino. Empresas que fueron concebidas para un

¹⁹ Es un convenio realizado bajo el paraguas de las Naciones Unidas el 19 de mayo de 1956 en Ginebra. El convenio fue firmado originalmente por alrededor de 30 países entre los que se encontraban: Austria, Bélgica, la República Federal Alemana, Holanda, Portugal, España, Estados Unidos, la URSS y otros más. El nombre completo de este convenio es: “Convenio Relativo al Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera”. Si bien el contrato fue firmado en 1956, recién entró en vigor el 2 de julio de 1961. No obstante, esta no es la única fecha en la que se ha revisado este convenio. En 1978 se añadió una actualización para establecer los límites de responsabilidad del transportista. La última actualización a este acuerdo se realizó en el año 2008, con la finalidad de que el convenio CMR de transporte pudiera adecuarse a las nuevas tecnologías presentes en cuanto al transporte internacional de mercancías. (<https://www.tradelog.com.ar/blog/convenio-cmr-transporte/>)

MARCO JURÍDICO PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA TERRESTRE

mercado común inalcanzable hasta el año 2010, producciones que fueron calculadas teniendo en cuenta un programa sectorial que fue incumplido..., son algunos de los escollos que han tenido que transitar los pioneros del proyecto integracionista, de mayor dificultad para los involucrados con una actividad subdesarrollada como el transporte. (Salazar, 2013, pág. 56).

Sin embargo, sería algo cojo plantear de manera rotunda que no se han logrado aportes y avances importantes pues en varios frentes regionales es en donde adelantos más significativos se han dado como por ejemplo en la comunidad europea, el cono sur con el acuerdo de mercados MERCOSUR y algunos tibios adelantos desde el tratado de libre comercio de América del Norte (tratado bilateral entre México y Estados Unidos).

Luego de la reflexión ante planteada, en la que se invita a considerar el proceso de integración del transporte terrestre desde una mirada ponderada y comparativa, reconociendo tanto los intentos fallidos como los avances parciales, se procede a dar a un esbozo de los acuerdos internacionales de transporte terrestre que son de gran relevancia para la presente investigación:

De esta forma, los acuerdos internacionales de transporte terrestre, como el Acuerdo sobre Transporte Internacional (ATIT) en el ámbito de la ALADI, establecen un marco jurídico único y armonizado para regular la prestación de servicios de transporte de carga y pasajeros entre los Estados signatarios, este tipo de instrumento no solo define condiciones claras para la autorización de empresas transportistas, sino que también incorpora principios de reciprocidad y reconocimiento mutuo de permisos y documentación, lo cual contribuye a facilitar el tránsito transfronterizo y reducir barreras operativas entre países vecinos (Asociación Latinoamericana de Integración, 1990). En el caso del ATIT, se estipula que los vehículos habilitados por un país serán

MARCO JURÍDICO PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA TERRESTRE

reconocidos por los demás signatarios, fortaleciendo la seguridad jurídica y la operatividad del transporte internacional terrestre en la región.

Además de marcos generales como el ATIT, existen convenios técnicos operativos que estandarizan aspectos específicos del transporte terrestre²⁰. Un ejemplo internacional prominente es la Convención sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera – CMR –, el cual regula aspectos contractuales y obliga a utilizar documentos como la carta de porte CMR²¹, elementos esenciales para formalizar y probar los contratos de transporte entre países signatarios. Este convenio ha sido ampliamente adoptado en Europa y sirve como referencia global para garantizar la seguridad jurídica del contrato, responsabilidades y derechos de transportistas y remitentes promoviendo condiciones más predecibles y transparentes para la movilización de mercancías por carreteras (Vásquez, 2007).

Sánchez y Cabrera, (2018) señalan sobre la Carta de Porte, lo siguiente:

La carta de porte CMR cumple dos funciones principales (véase el art. 9 del Convenio): es prueba fehaciente, salvo prueba en contrario, de las condiciones del contrato y de la recepción de la mercancía por el transportista. Así pues, aunque es válido el contrato verbal (pero administrativamente sancionable),² ambas partes –remitente y transportista– tienen interés en formalizar, de la forma más correcta posible, una carta de porte CMR, ya que,

²⁰ La Orden FOM 238/2003 de 31 de enero (BOE de 13 de febrero) especifica, en su art. 1.º, que los contratos de transporte nacional de mercancías por carretera deben registrarse en un documento de control que ha de incluir determinados datos, y declara exentos, entre otros, a los «transportes internacionales documentados en una carta de porte ajustada al Convenio de 19 de mayo de 1956, relativo al Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera (CMR), la cual deberá, no obstante, conservarse en los términos señalados en este artículo» (un año).

ante cualquier reclamación posterior entre las partes, la carta de porte prueba las condiciones del contrato de transporte. (p.7).

Ahora bien, en los últimos 15 años algunos de los países miembros de la comunidad europea han generado una cantidad de normas internas para reglamentar el transporte de carga en sus naciones. Estas normas reglamentarias del transporte de carga han sido buenas y malas en términos de lo que la comunidad europea quiere con respecto a las perspectivas económicas y del mercado. La filosofía de estas ha girado en dos sentidos, en donde existen naciones que, con un enfoque desarticulado en los diferentes países miembros; sin embargo, estas han sido inevitablemente reevaluadas dado que generan obstáculos jurídicos importantes. Es así como el Convention on The Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR) emite una serie de consideraciones para ajustar la normatividad de los diferentes países y que gira en tres sentidos:

- a) La primera de las utilizada por el derecho austriaco, ha sido considerada por la doctrina de forma unánime como la opción más directa para la modificación nacional del derecho del transporte por carretera. El legislador austriaco optó por la incorporación íntegra del CMR a su código de comercio (HGB), mediante un solo precepto que recogió la aplicabilidad de los artículos 2 a 30 y 32 a 41 del convenio.
- b) Una segunda vía fue la utilizada por el ordenamiento jurídico belga, que incorpora las disposiciones más significativas del acuerdo internacional a su derecho del transporte mediante la Loi Relative au transport des choses par route de 3 de mayo de 1999. Esta ley ha quedado identificada por la doctrina como una norma de ordenamiento administrativo del transporte por carretera en Bélgica y, reguladora del acceso a la profesión del transportista....

MARCO JURÍDICO PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA TERRESTRE

- c) Finalmente, y como tercera alternativa modernizadora, los ordenamientos alemán y holandés elaboraron un texto con características propias y con clara inspiración en el texto internacional. Sin duda la reforma alemana de 1998, que necesito de profundo estudio y debate jurídico ha sido considerada como una modernización completa del derecho de transporte terrestre que entró en vigor modificando ámbitos negociables diversos dentro del sector.” (Belintxon, 2015, pág. 56).

Es evidente que la comunidad europea adoptó la recomendación que viene desde las Naciones Unidas con la Convención Relativa al Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera (CMR) que desde el año 1957 existe y que se fue actualizando transcurrido el tiempo por medio de protocolos. Los europeos se demoraron para asumir tales recomendaciones y hasta el momento aún siguen en adopción y no por toda la comunidad sino por algunos países.

Pareciera con los párrafos anteriores que al no tener todo superado y en perfecto orden no hubiese intercambio comercial, uso de rutas compartidas, transporte transnacional de carga terrestre o inclusive en otros modos, pues no es así, existe y en muchos casos los países se han encargado de emitir algunas leyes para poder cobijar este tipo de actividades y este tipo de ayudas, sin embargo los alcances de las disposiciones del CMR o lo que ha realizado la comunidad europea y las expectativas de la alianza del pacífico, es que precisamente buscan la integración regional e internacional con ánimos de mejorar la competitividad global que ya hace años paso de ser por unidad de nación a ser por frentes de integración económicas.

Centrando la mirada un poco en la forma como las comunidades internacionales han adoptado sus reglamentos encontramos una gran diferencia entre el marco europeo y el

MARCO JURÍDICO PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA TERRESTRE

latinoamericano. Nuestras diversas comunidades latinas han adoptado un marco jurídico internacional adoptado no de una disposición como es la del CMR emitida por la CEPE sino de una iniciativa mancomunada de los gobiernos atendiendo en el transcurso de su devenir recomendaciones del BID, la CEPAL o la misma OCDE.

Tal condición en lo concreto ha generado que los marcos jurídicos internacionales emitidos por las comunidades para el transporte terrestre para el caso de Latinoamérica, sean marco elaborados en conjunto por las comisiones u organismos creados para elaborar la política propia y las aplicaciones a cada uno de los países, inclusive hasta mecanismos de veeduría para observar los avances en las aplicaciones de dichas políticas. Es un ejercicio de aplicación diferente al europeo ya que dicha comunidad adopta por parte de los gobiernos una serie de regimentaciones de los organismos internacionales y acoge gran parte de las recomendaciones en la elaboración de los reglamentos y leyes internas de las naciones a diferencia de nuestra región en donde proponemos unas directrices básicas y los gobiernos internamente deben adaptar los cambios a las instituciones propias.

La diferencia en el método de aplicación de un acuerdo internacional de transporte de carga, trae síntomas como por ejemplo el referido por la Ricardo J. Sánchez en cabeza de la CEPAL en 2003 cita lo siguiente:

“A partir de la instauración del Mercosur luego del Tratado de Asunción, esta tradición se ha consolidado llegándose a dictar normas internacionales avanzadas, con el diseño apuntando a facilitar la integración y el comercio entre las partes, pero la aplicación efectiva de dichas normas —en casi todos los casos— dista enormemente de alcanzar los objetivos pretendidos.”
(Sanchez & Cipoletta Tomasian, 2003, pág. 35)

MARCO JURÍDICO PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA TERRESTRE

Y este ejemplo nos sirve precisamente porque los gobiernos al hacer estos pactos comerciales no dimensionan las obligaciones que deben contraer en el tema legislativo de sus países y es en este aspecto en donde muchos países han fracasado y han optado por otras alternativas buscando cada vez caminos diferentes y acuerdos diferentes.

Finalmente, es imperioso mencionar que, organismos internacionales como el BID y las Naciones Unidas han contribuido siempre a dar recomendaciones haciendo uso de los mecanismos de veeduría generados por ellos mismos al igual que las comunidades han propiciado dotarse de dicho organismo para lograr establecer una dinámica en los aportes y desarrollos a las políticas internas de los países para ajustar las normas. El MERCOSUR genera su código de transporte internacional bajo el nombre Acuerdo Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT) y a su vez una Comisión que evalúa frecuente el avance en la ejecución de dicho acuerdo. Y si nos fijamos en la filosofía, ellos proponen un acuerdo parcial con el ánimo de evolucionarlo y acondicionarlo para que funciones como reglamento.

2.3. Similitudes en las Leyes Internacionales de Transporte de Carga Terrestre Internacional

La comunidad europea, el MERCOSUR y México como nación integrante del acuerdo bilateral firmado con EEUU más no como miembro de la AP han logrado legislación importante en torno al tránsito de mercancías peligrosas, la vinculación de la intermodalidad de transporte de carga y aspectos importantes a superar es lo que se puede concluir como similitudes. Sin embargo, de las realizadas que cabe citar es que el desarrollo jurídico con respecto al reglamento internacional de transporte de carga es mucho más desarrollado por aplicación forma, método y resultado en la comunidad europea que en las comunidades latinas de integración. A la alianza del pacífico le queda un devenir importante en el sentido del desarrollo que debe conseguir y tienen

MARCO JURÍDICO PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA TERRESTRE

los ejemplos del MERCOSUR y la experiencia europea para aplicarla a las necesidades concretas de las naciones.

Se hace así necesario trabajar en los siguientes frentes para generar la integración del transporte regional y mejorar así la competitividad nacional e internacional.

1. Política Institucional.

Cada uno de los países participantes de la alianza del pacífico (AP) debe de garantizar que sus políticas sirvan al interés del acuerdo y que se sobreponga por encima de los intereses internos de carácter político y económico la necesidad de estar a la altura de la expectativa del mercado. Es ejemplo de esto lo que hicieron Holanda y Alemania al modernizar sus políticas internas de transporte terrestre automotor.

Es importante tener en cuenta que después de adoptar la inyección de reformar, actualizar, modificar, cambiar, implementar o lo que de acuerdo a su condición le quede bien a cada miembro de la AP es necesario contemplar las necesidades que se buscan suplir para tener claro el horizonte de las políticas a generar. Entre estas necesidades es necesario contemplar de forma titular las que están amparadas en derecho constitucional como lo es el referente a permitir el acceso a los servicios de transporte en condiciones de igualdad con sus competidores internacionales. También es necesario para los operadores recurrir a la elaboración de normas y disposiciones que les permita invertir y preservar su inversión, valorizarla y tener la posibilidad de competir libremente. Para el caso de la administración estatal se hace necesario emitir normas de carácter comercial y fiscal. Por otra parte, es importante pensar en los mecanismos de ayuda aduanera con el fin de permitir el libre tránsito de las cargas, de igual forma los controles policivos y de entes de seguridad de los estados.

MARCO JURÍDICO PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA TERRESTRE

2. Marco jurídico y normativo

El adecuado funcionamiento del transporte debe tener este importante elemento, dado que es la base de todas las fo El funcionamiento ordenado del transporte de carga requiere acciones que contemple los siguientes aspectos:

- Desarrollo del marco jurídico para lograr organizar procedimientos y documentación sobre los diversos aspectos legales que son necesarios atender.
- Brindar un colchón jurídico para garantizar un entorno flexible para que las empresas logren un mejor desempeño productivo y de comercialización.
- Establecer el marco jurídico de la libre competencia con reglas equitativas y protección de las empresas.
- Marco normativo con respecto a las responsabilidades, deberes y derechos de las empresas de transporte de carga.
- Generar el reglamento común de aduanas.
- Unificar normas de infraestructura de los diversos miembros.

3. Servicios

Se debe de generar las suficientes condiciones para la oferta de transporte derivado de la actividad del transporte de carga, es decir servicios como zonas de parqueo de contenedores, transporte de lo mismo en vacío, fabricación, limpieza. También es necesario estructurar adecuadamente la generación de documentación, verificación de los mismos, formación de solicitudes de servicio de transporte de carga, transmisiones haciendo uso de las TI, entre otros.

4. Infraestructura

MARCO JURÍDICO PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA TERRESTRE

Este tema es muy importante porque no evoca de manera importante a los esfuerzos que deben de hacer cada uno de los países para evitar así soslayar sobre una de las principales dificultades expresadas por los gobiernos en los diversos países. No deja de ser menos interesante el relacionado con la necesidad de vincular los otros modos de transporte dadas las deficiencias que se tengan en infraestructura por país, así como las dificultades topográficas y demás, sin embargo, esto es un desafío importante que plantea a los gobiernos, dada la complejidad de financiación económica de algunos países para atender infraestructuras como las navales, aéreas y férreas.

5. Telecomunicaciones

En este aspecto se debe garantizar aspectos como el monitoreo de carga, ubicaciones, velocidades, aspectos meteorológicos y en general soportarse sobre estas tecnologías para lograr tener un mejor servicio y generar estadísticas útiles y que son atípicas o totalmente desconocidas.

Capítulo III. Análisis Comparado con el Modelo Europeo (Convención CMR) y Propuestas de Fortalecimiento Normativo

El análisis comparado constituye una herramienta metodológica fundamental para evaluar la eficacia de los marcos jurídicos regionales y extraer criterios de mejora a partir de modelos normativos consolidados. El ámbito del transporte internacional de carga terrestre, la Convención Relativa al Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera (CMR) se ha erigido como un referente europeo en materia de armonización normativa, seguridad jurídica y previsibilidad contractual. Su aplicación uniforme y su desarrollo jurisprudencial han permitido consolidar un régimen estable que facilita el comercio transfronterizo y reduce los conflictos derivados de la diversidad entre los Estados, lo que la convierte en un punto de comparación relevante para los procesos de integración regional en América Latina.

En este contexto, el presente capítulo tiene por finalidad contrastar los marcos jurídicos y los mecanismos institucionales del MERCOSUR y de la Alianza del Pacífico con el modelo europeo establecido por la Convención CMR, a fin de identificar convergencias, divergencias y limitaciones estructurales en los procesos de armonización del transporte internacional de carga terrestre. A partir de este ejercicio comparativo se formulan propuestas orientadas al fortalecimiento normativo e institucional, dirigidas a mejorar la coherencia regulatoria, la eficacia en la aplicación de las normas y la competitividad regional. Estas propuestas buscan contribuir a la consolidación de un régimen jurídico más integrado y funcional, capaz de responder a las exigencias del comercio internacional y de los procesos contemporáneos de integración regional.

3.1. Comparación Jurídica: MERCOSUR, Alianza del Pacífico y modelo europeo (CMR)

Tabla 3

Tabla comparativa MERCOSUR, AP y CMR

Aspecto/criterio	MERCOSUR	Alianza del Pacífico	Modelo europeo (CMR)
Base jurídica y alcance	Marco compuesto por normas subregionales y el Acuerdo Parcial sobre el transporte Internacional Terrestre (ATIT) (ALADI/MERCOSUR). Regula trámites, manifiestos y reconocimientos mutuos entre partes; se implementa por resolución y normativa nacional. (Ej. Resolución 263/90 Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre inscripto como Acuerdo de Alcance Parcial en el marco de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), conforme a los mecanismos del Tratado de Montevideo de 1980.)	No existe un tratado único de transporte idéntico al ATIT: la AP funciona sobre un Protocolo Adicional al Acuerdo Marco (2016) que liberaliza aranceles y facilita el comercio, pero la regulación técnica del transporte depende mucho de la legislación nacional y de acuerdos bilaterales. (Protocolo Adicional al Acuerdo Marco de la Alianza del Pacífico)	Convención CMR (UNECE, 1956): instrumento multilateral que define el contrato de transporte por carretera, carta de porte CMR, responsabilidad y límites. Aplicación uniforme donde está ratificada; proporciona reglas supranacionales claras sobre pruebas, responsabilidad y documentación.
Instrumentos documentales	Uso del Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA) y anexos del ATIT; sin embargo, práctica y formato pueden	La AP no uniformiza un único instrumento de transporte supranacional; los países mantienen formatos nacionales integrados por acuerdos operativos o reconocimiento	La Carta de Porte CMR es el documento-tipo regulado por la Convención; sirve como prueba del contrato y de la recepción, con efectos uniformes en los Estados contratantes (art. 9

	variar entre Estados porte y requieren adaptaciones nacionales (resoluciones y anexos nacionales). (MERCOSUR/GMC/RES. N° 34/19)	mutuo según el caso. El protocolo AP facilita comercio, pero no sustituye legislación documental técnica.	CMR). Su existencia facilita certezas probatorias en tráfico transfronterizo.
Mecanismos institucionales y gobernanza	Estructura de comisiones técnicas (Comisión del art. 16SGTs) y normas parciales; pero la coordinación y ejecución muestra variabilidad y dificultades de implementación (actas, resoluciones, diagnósticos).	La AP cuenta con órganos políticos y programas sectoriales (facilitación, movilidad, becas) pero la gobernanza operativa del transporte depende de cooperación ad hoc entre ministerios y acuerdos bilaterales, menor profundidad institucional técnica que bloques con acuerdos sectoriales específicos. (Protocolo Adicional al Acuerdo Marco de la Alianza del Pacífico)	El régimen europeo combina instrumentos multilaterales (CMR), con implementación nacional armonizada y mecanismos de cooperación técnico-administrativa intra-UE (directivas, reglamentos y prácticas administrativas), lo que fortalece cumplimiento y uniformidad. Comentarios y adaptaciones nacionales (Alemania, Austria, Bélgica) muestran vías de incorporación.
Grado de armonización normativa	Parcial: Existe marco ATIT y anexos, pero asimetrías normativas y heterogeneidad en la adopción/reglamentación nacional limitan la armonización efectiva. Diagnósticos advierten brechas entre texto y aplicación.	Limitado: la AP avanza en eliminación arancelaria (92% productos) pero armonización técnica del transporte (permisos, documentación, permisos de circulación) es escasa; dependencia de programas bilaterales y reformas nacionales.	Alto (donde CMR está ratificada y complementada por normativa nacional coherente): el CMR proporciona reglas uniformes sobre responsabilidad, pruebas y límites; la práctica europea de incorporación legislativa reduce incertidumbre.
Aplicación práctica/cumplimiento	Implementación desigual: Normas y anexos existen, pero informes técnicos indican	Mejoras en liberalización comercial, pero persistencia de cuellos de botella logísticos y	Mayor predictibilidad judicial y administrativa: el CMR facilita reclamaciones, límites de

MARCO JURÍDICO PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA TERRESTRE

	dificultades operativas (permisos, procedimientos aduaneros, “brecha normas-práctica”). (CEPAL-Estudios MERCOSUR)	heterogeneidad operativa entre socios; la AP prioriza comercio y movilidad, no necesariamente regulación técnica de transporte.	responsabilidad y uniformidad probatoria; la efectividad depende de la ratificación y cómo cada país incorpora y aplica la Convención.
Fortalezas	Instrumentos específicos regionales (ATIT, MIC/DTA) y comisiones técnicas creadas para seguimiento (CMR) – potencial base para armonización.	Progresos en liberalización arancelaria y movilidad de personas; agenda pragmática y programas de fortalecimiento (becas, movilidad).	Norma marco internacionalmente reconocida (CMR) que unifica prueba responsabilidad y carta de porte; experiencia de incorporación legislativa comparada.
Debilidades/obstáculos	Aplicación dispareja, carencia de mecanismos efectivos de cumplimiento sancionatorio regional y asimetrías intrarregionales en capacidad administrativa e infraestructura.	Fuerte dependencia de legislación doméstica; ausencia de un instrumento único de transporte; brechas en coordinación técnica para permisos, documentación y control.	Requiere ratificaciones y adaptaciones nacionales; no soluciona por sí solo problemas aduaneros/ de infraestructura; la mera existencia del CMR no garantiza eliminación de obstáculos operativos.

Fuente: Elaboración propia

3.2. Identificación de Brechas Normativas e Institucionales

La evaluación comparada del marco jurídico aplicado al transporte internacional de mercancías por carretera revela, de entrada, la utilidad del Convenio CMR como patrón normativo de referencia: el CMR establece reglas explícitas sobre la carta de porte, la responsabilidad del porteador y los límites de indemnización, aportando previsibilidad jurídica en las relaciones transfronteriza (UNECE, 1956). Frente a este estándar, las principales brechas normativas en los procesos latinoamericanos no son solo de contenido, sino de adopción y aplicación; varios Estados muestran grados heterogéneos de ratificación, incorporación y adaptación del CMR u otros instrumentos equivalentes, lo que genera vacío o duplicidad normativa cuando las operaciones cruzan fronteras con regímenes divergentes.

En términos concretos, la primera brecha identificable es la heterogeneidad documental y procedimental: mientras que la carta de porte CMR actúa en el derecho europeo como documento uniforme con efectos probatorios claros (art. 9 CMR), en América Latina subsisten múltiples formatos, requisitos aduaneros y prácticas de manifiesto que varían por jurisdicción y ralentizan la cadena logística (Barbero, et al., 2020). Esta pluralidad documental incrementa los costos de transacción y la litigiosidad transfronteriza, puesto que los operadores deben cumplir simultáneamente con requisitos nacionales no armonizados – un problema que no se resuelve únicamente mediante declaraciones políticas de facilitación comercial.

Por otra parte, es importante mencionar lo que arguye Cruz (2017) en el sentido de que la Alianza del Pacífico, en tanto mecanismo de integración profunda, requiere avanzar de manera articulada en los ámbitos económico, político y social de los Estados que la conforman. Este proceso demanda la cooperación efectiva, la consolidación institucional y el compromiso

MARCO JURÍDICO PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA TERRESTRE

sostenido de cada país miembro, como condiciones indispensables para el logro de los fines planteados.

En consonancia con lo antes expuesto, Tremolada, (2013) señala: *En otras palabras, el sistema institucional que soportará el proceso de integración no necesariamente obedece al nivel de integración pactado, sino que también responde al consentimiento de regirse por normas que nacen de órganos intergubernamentales o supranacionales. Este es el debate del que se nutren las denominadas teorías jurídicas de la integración.* (p. 237).

En la Alianza del Pacífico, las corrientes jurídicas que la sustentan se encuentran principalmente dirigidas al fortalecimiento de un mercado común y a la promoción de la libre circulación de bienes y servicios, lo que, en términos generales, responde a un modelo de organización estatal de corte neoliberal, influenciado por los postulados de la Escuela de Chicago y reafirmado a través del Consenso de Washington. En contraste, la experiencia de la Unión Europea se desarrolla en un contexto distinto: una vez alcanzados los fundamentos del Estado de bienestar y tras los efectos de la Segunda Guerra Mundial, los países europeos optaron por integrarse con el propósito de construir una comunidad basada en la paz, dando origen a instituciones supranacionales destinadas a salvaguardar y articular las dimensiones económicas, políticas y sociales del continente (Cruz, 2017).

En cuanto al MERCOSUR y la integración productiva²² Botto, (2017) señala que, a comienzos del siglo XXI, la llegada de nuevos liderazgos políticos en países clave del MERCOSUR – como Néstor Kirchner en Argentina, Lula Da Silva en Brasil, Fernando Lugo en

²² El concepto de integración productiva (IP) como política regional surge como tal América Latina. Su desarrollo conceptual es reciente y su aparición en la agenda del MERCOSUR fue el resultado de la decisión política de los gobiernos de progresar en la integración regional, superando los conflictos comerciales e incorporando a las pequeñas y medianas empresas (PyMEs) entre los beneficios de cooperación y complementación productiva transnacional, mediante su inserción en las cadenas regionales de valor

MARCO JURÍDICO PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA TERRESTRE

Paraguay y Tabaré Vázquez en Uruguay – impulsó una reactivación del proceso de integración regional. Estos gobiernos compartían la visión de que era necesario redefinir la agenda del bloque incorporando el énfasis tradicional en el crecimiento del comercio, una visión orientada al desarrollo con inclusión social, coherente con las políticas aplicadas a nivel interno. Desde el punto de vista institucional este giro implicó atender debilidades estructurales del Mercosur, especialmente la brecha entre la adopción y la aplicación efectiva de las normas²³.

Finalmente, cabe destacar las brechas institucionales, ya que como señala Caetano (2004) la existencia de normas o acuerdos regionales, por ejemplo el ATIT en el ámbito del MERCOSUR no se traduce automáticamente en capacidad de implementación y seguimiento técnico-administrativo, arguyendo además que, conforme a los diagnósticos de la CEPAL y otras entidades se ha logrado documentar fallas persistentes en la coordinación interagencial (aduanas, transporte, policías, autoridades sanitarias), ausencia de mecanismos sancionatorios regionales eficaces y comisiones con recursos limitados para supervisar cumplimiento, lo que provoca una fractura entre la norma formal y su aplicación práctica (Sánchez y Cipoletta, 2003).

²³En primer lugar, busco reducir la brecha de implementación, introduciendo precisiones en torno a la modalidad y fechas de internacionalización de la normativa Mercosur en los Estados miembros. También en esa dirección, fortaleció el sistema de solución de controversias comerciales por medio del Protocolo de Olivos (2005), que obligó, por un lado, a la selección de foros (OMC o Mercosur) a las partes demandantes, con el objetivo de evitar la postergación de plazos y la duplicación de procesos; y por otro, creó un tribunal de segunda instancia que, a diferencia de los de primera instancia, sería de carácter permanente y funcionaría en Paraguay. Por último, fortaleció el carácter hiperpresidencialista del proceso decisorio, incorporando las cumbres presidenciales a la cabeza de la estructura institucional, las que se reunirían de manera periódica para marcar las nuevas líneas políticas del proceso.

Conclusiones

El análisis desarrollado a lo largo de la presente investigación permite afirmar que el transporte internacional de carga terrestre constituye un eje estratégico para la integración económica regional y la competitividad de los Estados, en la medida que articula los flujos comerciales, reduce los costos logísticos y favorece la inserción de las economías nacionales en los mercados internacionales no obstante, la efectividad de este sector no depende únicamente de factores de infraestructura o capacidad operativa, sino, de manera determinante, de la solidez, coherencia y grado de armonización de los marcos jurídicos e institucionales que lo regulan. En este sentido, el estudio pudo confirmar que las debilidades normativas y la fragmentación regulatoria representan uno de los principales obstáculos para el desarrollo eficiente del transporte internacional terrestre en América Latina.

Desde una perspectiva jurídico-comparada, se evidenció que los procesos de integración regional en América Latina, particularmente el MERCOSUR y la Alianza del Pacífico, han avanzado de forma significativa en la adopción de instrumentos normativos orientados a facilitar el transporte internacional de carga terrestre, como es el caso del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT) y diversos mecanismos de cooperación técnica y administrativa. Sin embargo, dicho avances presenta limitaciones estructurales en su implementación práctica, derivadas de la heterogeneidad normativa de los Estados miembros, la debilidad de los mecanismos de seguimiento y cumplimiento y la persistencia de intereses nacionales que, en ocasiones prevalecen sobre los compromisos regionales asumidos.

La investigación permitió constatar, además, que existe una brecha significativa entre la formalidad jurídica de los acuerdos regionales latinoamericanos y su efectividad real en el ámbito operativo. Esta brecha se manifiesta en la multiplicidad de requisitos documentales, la falta de

MARCO JURÍDICO PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA TERRESTRE

reconocimiento mutuo pleno de permisos y autorizaciones, la coexistencia de normas nacionales divergentes y la insuficiente coordinación entre autoridades, de transporte, aduanas y control fronterizo. Tales deficiencias generan inseguridad jurídica para los operadores del transporte, incrementan los tiempos de tránsito y los costos logísticos, así como también limitan el potencial integrador de los bloques regionales analizados.

En contraste, el modelo europeo sustentado en la Convención Relativa al Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera (CMR) constituye un referente normativo consolidado que demuestra la viabilidad de alcanzar niveles elevados de armonización jurídica en materia de transporte internacional terrestre. El análisis comparativo pudo evidenciar que la fortaleza del modelo europeo no radica únicamente en la existencia de un instrumento internacional común, sino en su incorporación efectiva en los ordenamientos jurídicos nacionales, acompañada de reformas internas coherentes, mecanismos institucionales sólidos y una cultura de cumplimiento normativo que favorece la previsibilidad y la seguridad jurídica.

En este sentido, se corroboró la hipótesis planteada en el estudio, según la cual la experiencia europea ha logrado una armonización normativa más eficaz gracias a la adopción coordinada del CMR y a la implementación de reformas legislativas internas alineadas con los objetivos de integración regional. Por el contrario, los procesos de integración latinoamericanos presentan falencias estructurales que impiden replicar dichos niveles de eficiencia, salvo que se adopten estrategias integrales de armonización jurídica, modernización tecnológica y fortalecimiento institucional.

En consecuencia, la investigación concluye que la armonización efectiva del transporte internacional de carga terrestre en América Latina no puede limitarse a la adopción de formal de acuerdos regionales, sino que requiere, un enfoque integral que combine reformas normativas

MARCO JURÍDICO PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA TERRESTRE

internas, fortalecimiento institucional, cooperación intergubernamental y modernización tecnológica. En particular, resulta indispensable avanzar en la unificación progresivas de normas contractuales, la adopción de documentos de transporte estandarizados – incluida la carta de porte electrónica – y la creación de mecanismos regionales de seguimiento que aseguren el cumplimiento de los compromisos asumidos.

Referencias bibliográficas

Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre. X Reunión de la Comisión del Artículo 16.

<https://www2.aladi.org/sitioaladi/documentos/Atit/ActaX.pdf>

Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre - ATIT -

Publicado en el Diario Oficial para su inmediata aplicación por Resolución del MTOP de 10/5/991. <https://www2.aladi.org/sitioAladi/documentos/Atit/AntecedentesAtit.pdf>

Alianza del Pacífico, (2021). ABC Alianza del Pacífico. <https://alianzapacifico.net/wp-content/uploads/2021/05/ABC2021.pdf>

Álvarez-Ochoa, J. (2016). Transporte internacional de mercancías. Madrid: Ediciones Paraninfo. <https://books.google.com.pe/books?id=gzCtDAAAQBAJ&printsec=copyright#v=onepage&q&f=false>

Alonso, C. (1984). El transporte. *Revista de Derecho Mercantil*, núm. 172-173, , págs. 409-432. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=37219>

Asociación Latinoamericana de Integración – ALADI, (1990). Acuerdo Sobre Transporte Internacional Terrestre.

https://www2.aladi.org/biblioteca/publicaciones/aladi/acuerdos/Art_14/es/03/A14TM_003.pdf

MARCO JURÍDICO PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA TERRESTRE

- Asociación Latinoamericana de Integración – ALADI, (2017). Análisis Comparativo de las Normas sobre Transporte Internacional Terrestre de Carga y Pasajeros y de Tránsito Aduanero. <https://www.comunidadandina.org/StaticFiles/20171139150CAN-ALADI.pdf>
- Barbero, J., Fiadone, R. & Millán, M. (2020). *El Transporte Automotor de Cargas en América Latina*. Banco Interamericano de Desarrollo. <https://publications.iadb.org/es/el-transporte-automotor-de-cargas-en-america-latina>
- Barrientos, P. (2015). La importancia de la Alianza del Pacíficoactivo. *Revista Pensamiento Crítico* Vol.20 N° 2, págs. 37-52. https://www.researchgate.net/publication/322163818_La_importancia_de_la_Alianza_del_Pacifico
- Belintxon, U. (2015). Derecho europeo y transporte internacional por carretera. Navarra: Aranzadi SA.
- Bercovitz, A. (2010). Contratos de Garantía, Tirant lo Blanch: Valencia.
- Botto, M. y Molinari, A. (2013). “Un análisis sobre las políticas de integración productiva en el Mercosur”. *Cuadernos de negociaciones internacionales e integración* n.º 75. <https://ri.conicet.gov.ar/bitstream/handle/11336/3737/Botto-Molinari.pdf?sequence=5>
- Botto, M. (2017). El Mercosur y sus crisis: análisis de interpretaciones sobre el fracaso de la integración regional sudamericana. <https://www.redalyc.org/journal/6842/684272409007/html/>
- Briceño, J. (2013), Ejes y Modelos En La Etapa Actual De La Integración Económica Regional En América Latina, *Estudios Internacionales* (Santiago), vol. 45, n.º 175.

MARCO JURÍDICO PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA TERRESTRE

Caetano, G. & Hernández, D. (2022). 30 años del Mercosur Trayectorias, Flexibilización E

Interregionalismo. https://www.fundacioncarolina.es/wp-content/uploads/2022/10/Mercosur-30-an%CC%83os_libro-digital.pdf

Caetano, G. (2004). Los Retos de una Nueva Institucionalidad para el MERCOSUR.

<https://library.fes.de/pdf-files/bueros/uruguay/04486.pdf>

Capítulo 9 - El Marco Regulatorio del Transporte Regional de Cargas por Carretera.

<https://www.oas.org/dsd/publications/unit/oea75s/ch11.htm>

Castaño, J. (2016). Análisis y perspectivas de la Alianza del Pacífico.

<https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/5673141.pdf>

Comisión Económica de la Naciones Unidas para Europa (1956). Convention On The Contract For The International Carriage Of Goods By Road (C Mr) And Protocol Of Signature.

https://treaties.un.org/doc/Treaties/1961/07/19610702%2001-56%20AM/Ch_XI_B_11.pdf

Comunidad Andina, (2017). CAN y ALADI presentaron análisis comparativo de normas de transporte internacional terrestre de carga, pasajeros y tránsito aduanero. Nota de prensa.

<https://www.comunidadandina.org/notas-de-prensa/can-y-aladi-presentaron-analisis-comparativo-de-normas-de-transporte-internacional-terrestre-de-carga-pasajeros-y-transito-aduanero/>

Comunidad Andina – CAN –, (2017). Análisis comparativo de las normas sobre transporte internacional terrestre de carga y pasajeros y de tránsito aduanero vigentes en el ámbito de la ALADI y de la CAN, en el marco de una posible armonización.

<https://www.comunidadandina.org/StaticFiles/20171139150CAN-ALADI.pdf>

MARCO JURÍDICO PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA TERRESTRE

Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, Sentencia de 16 de diciembre de 2010,

expediente: 05001-3103-010-2000-00012-01 y Sentencia de 11 de julio de 2011,

expediente: 11001310302319990118001. <https://vlex.com.co/vid/sentencia-corte-suprema-justicia-873946653>

Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil. Sentencia del 16 de diciembre de 2010.

Referencia 05001-3103-010-2000-00012-01. M.P. Arturo Solarte Rodríguez.

https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/informes/40._sentencia_16_de_diciembre_de_2010.pdf

Corte Constitucional. Sala Plena. Sentencia SU072/18. Magistrado Ponente: José Fernández

Reyes Cuartas. <https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2018/su072-18.htm>

cRUZ, c. 82017). Alianza Del Pacífico: El Desafío de la Integración.

<https://repository.ucatolica.edu.co/server/api/core/bitstreams/3a971d2c-51f5-4318-ba1d-3d8b259038b0/content>

Danielken, M. (2016). Aportes en el transporte automotor de carga. America: Banco

Interamericano de Desarrollo.

Díaz, R. (2014). El Mercosur y su Sistema de Solución de Controversias.

https://www.oas.org/es/sla/ddi/docs/publicaciones_digital_XLI_curso_derecho_internacional_2014_Roberto_Ruiz_Diaz_Labrano.pdf

Diario La Nación. (2016). El gobierno instó al Mercosur a alinearse a la Alianza del Pacífico.

<https://www.lanacion.com.ar/politica/el-gobierno-insto-al-mercosur-a-alinearse-a-la-alianza-del-pacifico-nid1895562/>

MARCO JURÍDICO PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA TERRESTRE

Instituto Europeo de Postgrado, (2018). Documentación y Contratación del Transporte.

https://campusvirtual.iep.edu.es/recursos/biblioteca/pdf/logistica_internacional/clase5_pdf1.pdf

Jiménez, F. (2015). Obligaciones del Transportista en los Contratos de Transporte de Mercancías por Mar. <https://intellectum.unisabana.edu.co/entities/publication/7bdf9f5e-44ad-52b7-e053-7e0910accd73>

Lampón, J. (2004). Estudio descriptivo del sector del transporte internacional de mercancías por carretera en Galicia. *Revista Galega de Economía*, vol. 13, núm. 1-2.
<https://www.redalyc.org/pdf/391/39113207.pdf>

López, C. y Pardo, S. (2019). El transporte de carga terrestre en el comercio internacional. Análisis comparativo entre Bogotá, Colombia y Santa Cruz de la Sierra, Bolivia. *Ensayos de Economía*, 29(54), 89-114. <https://doi.org/10.15446/ede.v29n54.75022>

Maldonado, H. & Pérez, G. (2020). “Integración regional y facilitación de la logística en América del Sur”, serie Comercio Internacional, N° 151 (LC/TS.2019/107), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
<https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/511018d9-2634-42d1-9eaa-64fa4afc8c2e/content>

Mapelli, E. (1987). Régimen jurídico del transporte, Ministerio de Justicia, Centro de publicaciones: Madrid,

Martínez, I. & Valencia, S. (2001). Estructura y evolución del comercio exterior de MERCOSUR. <https://www.revistasice.com/index.php/ICE/article/view/196/196>

MARCO JURÍDICO PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA TERRESTRE

Martín, E. (2019). Gestión del Transporte Internacional.

<https://openaccess.uoc.edu/server/api/core/bitstreams/90aca6c8-8784-4731-9066-78a696f821c2/content>

Mercosur e Integración. <https://cdi.mecon.gob.ar/bases/docelec/mecon/comercio/mercosur.pdf>

Mercosur. Resolución 320/2022. <https://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/365000-369999/365668/norma.htm>

Mercosur. SGT N° 5/Acta N° 01/25. LXVII Reunión Ordinaria de Subgrupo de Trabajo.

https://documentos.mercosur.int/simfiles/docreuniones/106839_SGT5_2025_ACTA01_ES.pdf

Montoya, D. (2017). Transporte Internacional.

<https://digitk.areandina.edu.co/server/api/core/bitstreams/d43c862a-1097-4016-95cf-5303125ec9fb/content>

Negro, D. (2023). La necesidad de seguridad jurídica en el derecho internacional. *Revista Electrónica Iberoamericana (REIB)*, Vol. 17, No. 2.

<https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/9253002.pdf>

Pacífico, A. d. (s.f.). www.alianzapacifico.net.

Pérez, A., Beltrán, A., Olivera, A., Ferrari, F. & Cordero, J. (2022). Antecedentes: la historia institucional y normativa de la integración en materia de transporte. https://campus.aladivcvf.org/pluginfile.php/95697/mod_resource/content/3/M%C3%93DULO%20I_TEXTO%20EXPLICATIVO_Rev.3_2022.pdf

Protocolo Adicional al Acuerdo Marco de la Alianza del Pacífico. <https://alianzapacifico.net/wp-content/uploads/2016/06/protocoloAP.pdf>

MARCO JURÍDICO PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA TERRESTRE

¿Qué es el Convenio CMR de transporte? <https://www.tradelog.com.ar/blog/convenio-cmr-transporte/>

¿Qué es el MERCOSUR? <https://www.mercosur.int/quienes-somos/en-pocas-palabras/>

Resolucion 263/920. Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre inscripto como Acuerdo de Alcance Parcial en el marco de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), conforme a los mecanismos del Tratado de Montevideo de 1980.

<https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/resoluci%C3%B3n-263-1990-20787/texto>

Salazar, J. (2013). *Ensayos sobre el desarrollo del transporte de carga en Colombia*. Bogotá: Universidad Externado de Colombia. <https://dertransporte.uexternado.edu.co/ensayos-sobre-el-desarrollo-del-transporte-de-carga-en-colombia/>

Sánchez, R., & Cipoletta, G. (2003). Identificación de obstáculos al transporte terrestre en el Mercosur. Santiago: Naciones Unidas CEPAL.

<https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/f5768c28-2752-464a-b9be-72d9c35e8915/content>

Sánchez, F. & Cabrera, A. (2018). El contrato de transporte internacional de mercancías por carretera.

https://www.marcialpons.es/media/pdf/Cap_gratuito_El_Convenio_CMR_Francisco_Sanchez-Gamborino_Alfonso_Cabrera_Logisnet.pdf

Subsecretaria de Transporte (1991). *Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre inscripto como Acuerdo de Alcance Parcial en el marco de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), conforme a los mecanismos del Tratado de Montevideo de 1980*.

MARCO JURÍDICO PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA TERRESTRE

<https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/resoluci%C3%B3n-263-1990-20787/texto>

Supertransportes, (2023). Cartilla para el Transporte de Mercancías Derechos y Deberes.

https://www.supertransporte.gov.co/documentos/2023/Diciembre/DelegaturaPU_29/Cartilla_Transporte_de_Mercancias.pdf

Tremolada, E. (2013). Repensando la Integración y las Integraciones. Bogotá: Eric Tremolada Álvarez editores: Universidad Externado de Colombia.

Vásquez, F. (2007). La Convención Interamericana sobre Contrato de Transporte Internacional de Mercadería por Carretera. <https://revistas-colaboracion.juridicas.unam.mx/index.php/rev-derecho-privado/article/download/20079/18012>